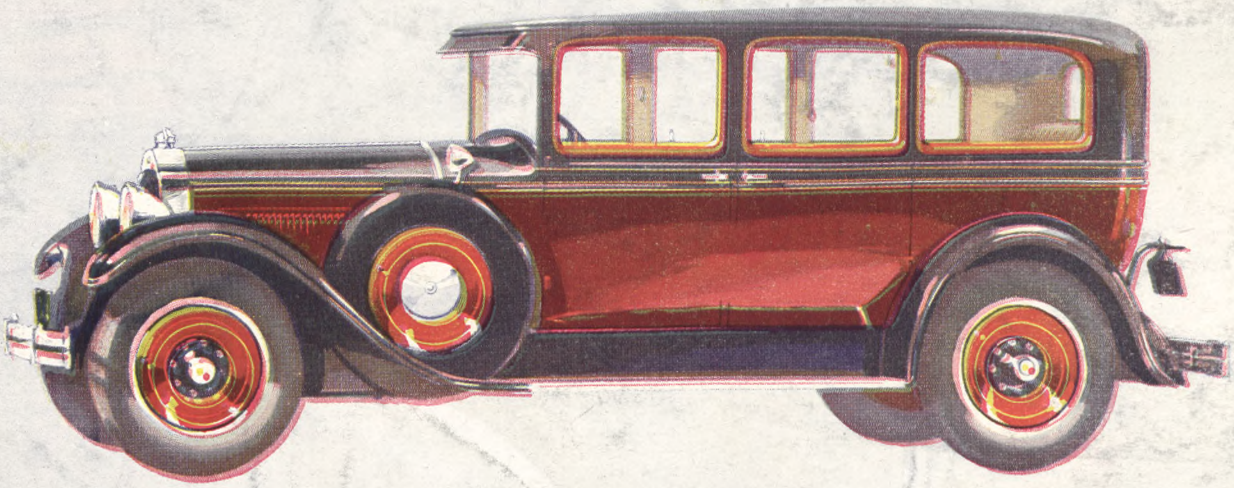

No3
TEATR
i ŻYCIE WYTWORNE
ESSEX
PATRZ STRONA 29a
cena 1zł40
Gronowski

PACKARD



ASK
THE MAN
WHO OWNS
ONE



....dawno doszedłem do przekonania, że to co najlepsze jest przy dłuższem użyciu najtańsze. Wszystko jedno czy to będzie ubranie, dubeltówka czy samochód. Jeżeli się używa Packarda w ciągu kilku lat nie będzie on kosztował drożej niż dwa gorsze wozy, które się w tym czasie zużyją. Przy tańszych wozach traci się dwukrotnie na deprecjacji, a niema się tego prawdziwego zadowolenia, jakie daje Packard. Gotów jestem założyć się z Panem o kosz szampana, że ja nie wydaję więcej na jazdę Packardem, niż Pan na swój samochód.

GENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ

AMERIKAN AUTO WARSZAWA – BODUENA 4 – TEL. 54-43

Drukowano na papierze kredowym Tow. Akc. J. Franaszek, Wasrzawa.

TEATR I ŻYCIE WYTWORNE

ROK III — CZASOPISMO ILUSTROWANE — № 3

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: WARSZAWA, MOKOTOWSKA Nr. 26. TELEFON 525-85.



TREŚĆ NUMERU:



OD WYDAWNICTWA: W związku z wydatnym wzrostem kosztów wydawniczych zmuszeni jesteśmy od numeru niniejszego podnieść cenę sprzedażną egzemplarza do 1 zł. 40 gr. Cena prenumeraty za pierwsze półrocze b. r. pozostaje bez zmiany.



WIOSNA *(Z filmu „Węgierska rapsodja")*

PO CO TRACIĆ CZAS, PO CO TRACIĆ SIŁY NA PISANIE PIÓREM, GDY POSIADAMY NIEZWYKLE WYDAJNĄ W PRACY MASZYNĘ DO PISANIA

MAŁY REMINGTON

SZYBKO, SPRAWNIE I CZYTELNIE ZAŁATWIA WSZELKĄ KORESPONDENCJĘ

JEDNOCZEŚNIE Z ORYGINAŁEM WYPISUJE JEDNĄ LUB KILKA ŁADNYCH I CZYTELNYCH KOPJI

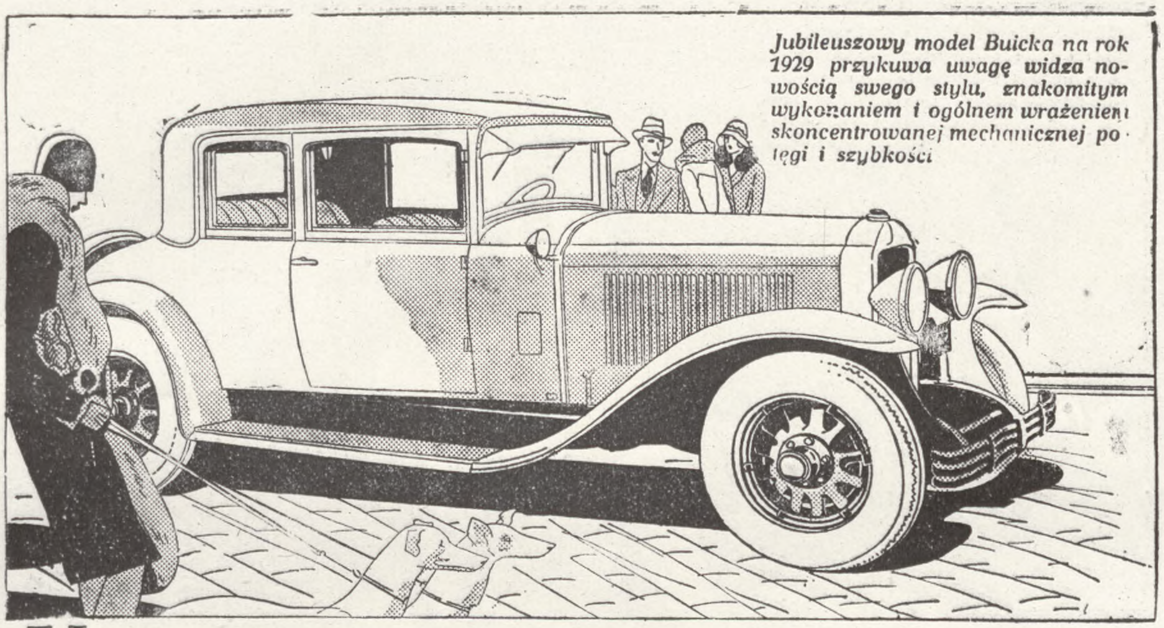


Tow. BLOCK-BRUN, Sp. Akc.

WARSZAWA HOTEL BRISTOL

ODDZIAŁY:

KATOWICE, KRAKÓW, LWÓW, ŁÓDŹ, POZNAŃ, WILNO, GDAŃSK.



Jubileuszowy model Buicka na rok 1929 przykuwa uwagę widza nowością swego stylu, znakomitym wykonaniem i ogólnem wrażeniem skoncentrowanej mechanicznej potęgi i szybkości

Ukazanie się na rynku jubileuszowego modelu Buicka na rok 1929

jest epokowem wydarzeniem w świecie automobilizmu

JUBILEUSZOWY model Buicka na rok 1929, jako owoc niezmordowanej dwudziestopięcioletniej pracy jego konstruktorów, jest prawdziwą rewelacją w technice automobilowej. Przewyższa on bezwzględnie wszystko co w tej dziedzinie dokonano.

Już sama karoserja, arcydzieło Fishera, jest prawdziwą sensacją gdyż zasadniczo różni się od wszelkich innych typów swą oryginalnością. Przykuwa uwagę płynnością harmonijnie zaokrąglonej linji, przestronnością i wygodą swych siedzeń. Mieści z łatwością na siedzeniu wgłębi trzy dorosłe osoby. Siedzenie zaś kierowcy, może być dowolnie przesuwane, nawet podczas jazdy, za pomocą specjalnej rączki.

To też o zewnętrznym wyglądzie jubileuszowego modelu Buicka śmiało można powiedzieć, że pod względem stylu, wykonania i estetyki osiągnął on dotychczas niewidziane rezultaty. Wywołuje ogólny zachwyt przez genjalne połączenie całkiem nowego stylu z niebywałą precyzyjnością wykonania zarówno zewnętrznego jak i mechanizmu.

Dążąc do osiągnięcia nieposzlakowanie doskonałej całości, znakomity sześcio cylindrowy silnik Buicka na rok 1929 ulepszono dalszemi innowacjami, powiększono wydajność jego o 17 %, zwiększono średnicę i skok cylindra, ulepszono karburator, dodano pompkę do benzyny, oraz wzmocniono sprzęgło i wał rozrządczy i całą ramę podwozia.

W rezultacie, otrzymano całość stojącą na niedoścignionych wyżynach doskonałości, ostatni wyraz stylu, wyglądu, wytrzymałości i szybkości, prawdziwy triumf wytwórni General Motors w roku jubileuszowym Buicka.

Jednocześnie zawdzięczając ulepszonym hamulcom i precyzyjnemu mechanizmowi kierownicy nowy Buick daje pełną gwarancję łatwego prowadzenia i bezwzględnego bezpieczeństwa.

Wszystkie te zalety stają się pewnikiem po jednej próbnej przejażdżce w porozumieniu z najbliższym upoważnionym zastępcą General Motors *Wyrób General Motors.*

BUICK

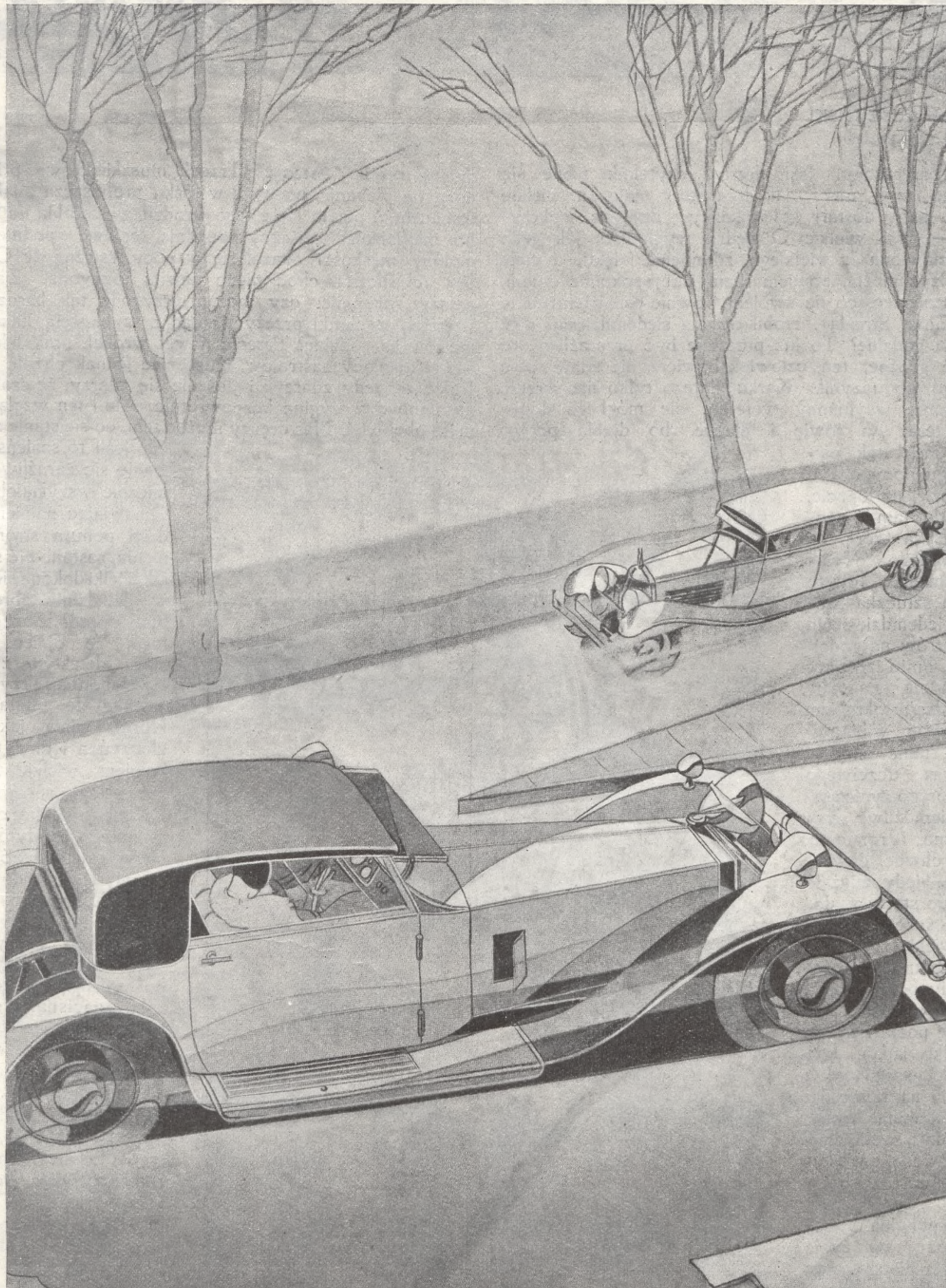
GENERAL MOTORS W POLSCE, WARSZAWA


czekolada, czekoladki
Fuchs

Teatr i Życie Wytworne.

ROK III — CZASOPISMO ILUSTROWANE — № 3

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: WARSZAWA, MOKOTOWSKA Nr. 26. TELEFON 525-85.



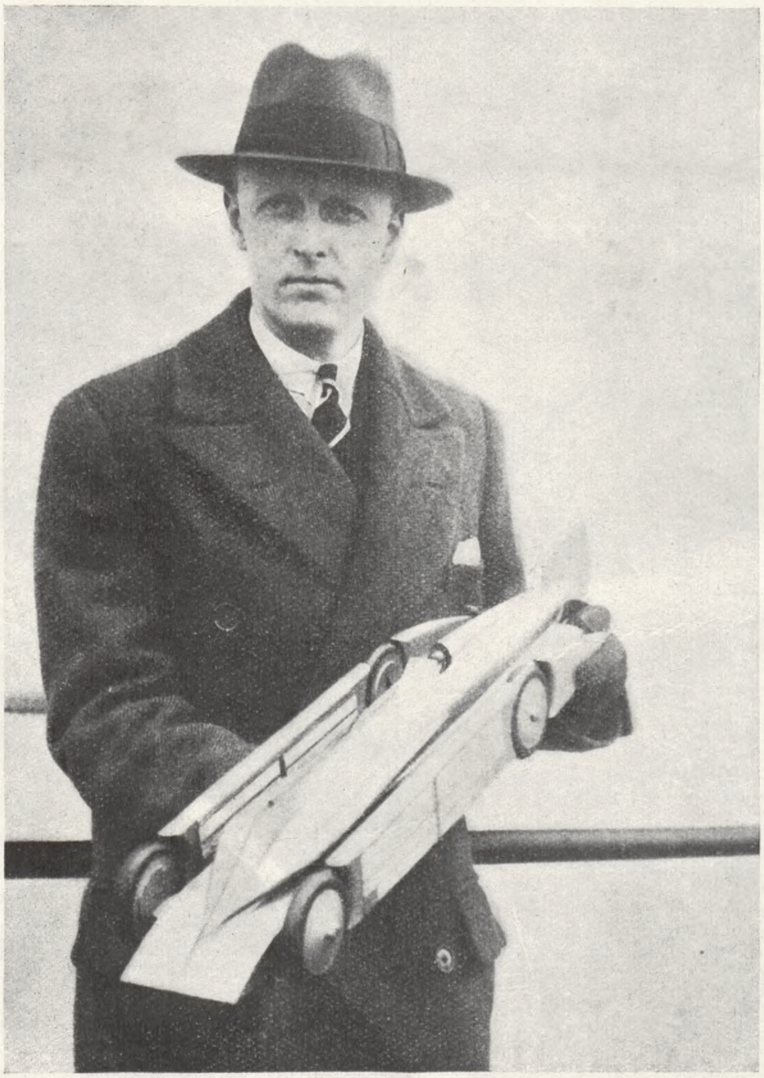
Pierwsze jaskółki



KORNEL MAKUSZYŃSKI

Jestem przerażony. Jeśli bystry czytelnik pilnie się wpatrzy w te litery, ujrzy, jak drżą litery małe, a wielkie zataczają się, jakby dostały kołowacizny. Boję się wykrzyknąć: O! o! — gdyż wielkie O będzie wyglądało, jak gęba ludzka, rozdziawiona z wielkiego zdumienia i lęku, a małe podobnie. Czyż można bowiem rozmyślać spokojnie o tem, że jest taki szaleniec, co na swojem, równie oszalałem aucie nazwanem «Złotą Strzałą», zrobił trzysta siedemdziesiąt pięć kilometrów na godzinę? To już przestaje być przeraźliwe, to zaczyna być groźne, ten człowiek bowiem nie zdaje sobie sprawy z tego, co uczynił. Karku dlatego tylko nie skręcił, że djabeł, stary, wysłużony weteran, nie mógł go dogonić; siedzi teraz w rowie i płacze, bo djablą potęgę djabli wzięli; mógł taki piekielnik w ciągu nocy odbyć podróż na koźle, na łopacie, albo na miotle tam i zpowrotem na Łysą Górę, co straszliwy budziło efekt i wielkie zdumienie. Jest to dziś śmieszna sztuczka wobec trzystu siedemdziesięciu pięciu kilometrów na godzinę. Nie to mnie jednakże dręczy, niech się tem martwi czort, siedzący okrakiem na lokomotywie wilanowskiej kolejki; mnie napawa lękiem interes uczciwego człowieka, którego życie staje się zgoła niemożliwe. Życie to, piękne i rozumne, miało jasne chwile, dawno, dawno temu, kiedy zdążało truchcikiem do startu w dolinie Józefata; śmierć człapała za człowiekiem powoli, używając jego uroczych lokomocji; kiedy pędziła nocą na czarnym wałachu, już zdumiewał się poeta i wołał: «umarli prędko jadą». I to się nazywało «prędko»!... Ludzie jeździli na rzymskim parodoksie: «festina lente», co się wykładało w słowiańskiej nieruchawości porzekadłem, że «dalej zajedziesz, jadąc powoli».

Taka spokojna i rozumna podróż przez życie miała w sobie nieprzeparty urok; długa droga, oberże, wino, kominek i przygoda były jej kalejdoskopową, najmilszą treścią. Atos z «Trzech muszkieterów» przybył raz nocą na plebanję, nocował w łóżku proboszcza z jakimś młodzieńcem, a potem się z tego urodził wicehrabia de Bragellon, bo młodzieniec, noszący we dnie łosiowe spodnie, bez tej ozdoby męskości okazał się w nocy księżną de Chevreuse. Jest to śliczna, choć nieco zawiła przygoda. Zapytać się należy rozumnie: czy można przygodę tak bardzo uroczą i płodną w skutki przeżyć, jadąc z szybkością kilkuset kilometrów na godzinę? Przecie nawet wróbel, ptak lekkomyślny i nie szukający nastrojów, musi mieć jednak chwilę sposobną. Może się tedy zdarzyć i słusznie się zdarzy, że szaleńcy owi automobilowi wyginą bezpowrotnie. Ale i ten wzgląd też nas mało obchodzi. Nas dręczy myśl o tem, co się stanie z ludzkością, jeśli to szaleństwo pędu stanie się zaraźliwe i epidemicznie wszystkich ogarnie. Omawiając najpierw najbardziej ponurą stronę zagadnienia, zastanowić się należy, jak wielki dokona się przewrót w dziedzinie zbrodni. Jak było dotąd? Zaczęło się od tego, że ojciec Lecoque, stary detektyw z powieści E. Gaborieau przyczepiał się z tyłu do pudła dorożki, którą «wiał» jak «wichr» złoczyńca i chwytał go za kołnierz, wielkie tem oddając usługi sprawiedliwości. Dawne to i dobre czasy, czasy miłych bandytów i poczciwych detektywów. Potem zjawił się na widowni Arsenjusz Lupin, posiadający dwa wozy, limuzynę Minerwę i wóz odkryty marki Mercedes. Kiedy uciekał pustą drogą w stronę Wersalu, «nacisnął pedał i uciekał, uśmiechając się ze szczęścia w szaleństwie pędu; pięćdziesiąt kilometrów; Agent Ganimard został gdzieś daleko w tyle, blady z wściekłości». Tak było; Pięćdziesiąt kilometrów na godzinę robiła zbrodnia. Po tym wesołym złodzieju zjawił się Wallace, ciężki, niemrawy, niepomysłowy Anglik: jego bandyci mają już wozy precyzyjne, które mkną we mgle nocy londyńskiej, jak upiory i żaden detektyw nie



Major Segrave z modelem swej „Złotej Strzały", na której ustalił światowy rekord szybkości, osiągając 372 klm./godz. na plaży w Palm. Beach

może im dać rady. Przypuśćmy nawet sto dziesięć kilometrów i zapiszmy je na rachunek tych głupawych bandytów Wallace'a. A co będzie teraz? Kto dogoni takiego pana, co może wyciągnąć trzysta i coś? Ładny kwiat! Powie ktoś, że jest to zmartwienie na wyrost, gdyż policja może osiągnąć taką samą szybkość. O, święta naiwności! Złodzieje będą już używali aut rakietowych, robiących siedemset kilometrów, kiedy policja dostanie dwa motocykle. Na tem nowem, piekielnem aucie zyska tedy jedynie zbrodnia, małą to zaś jest pociechą, że niejakie szanse zyskają również i kasjerzy niektórych banków, do których opinja publiczna zwykła się odnosić z niejaką sympatją, równą w mierze z niechęcią ogólną w stosunku do bankierów.

Zmartwienie to w naszem życiu nie odegra żadnej roli w najbliższej przyszłości, gdyż nasze swojskie rzezimieszki, trzymają się w nierozumnym konserwatyzmie dorożek konnych i tramwajów, wielkie zaś i nowoczesne przedsięwzięcia bandyckie rozlubowane są w Fordach, jest to interes tandetny i prymitywny, pozbawiony wszelkich cech nowoczesności, precyzji i szaleństwa odwagi, ofiara bowiem, jadąca warszawskim Fordem, przypomina uwiązanego zająca, nie zdarzyło się bowiem jeszcze, aby w spokoju i połączonemi siłami pasażera i kierowcy można było otworzyć drzwiczki wozu w przeciągu kilku minut. Niema przeto mowy o tem, aby można było tego dokazać w zdenerwowaniu, ofiara znajduje się tedy odrazu w pułapce, jak mysz, można ją zakatrupić powoli, metodycznie i z lubością.

Zmienią się, oczywiście, czasy, kiedy za lat dziewięćset będą krążyć po Warszawie owe straszliwe wozy, pędzące, jak błyskawica. Narazie tedy możemy rozmyślać w spokoju o przewrotach, jakie spowodują one na szerokiem świecie. Biedny to będzie świat! Wyginie na nim wszelkie bydło domowe, co może spowodować katastrofalny brak żywności, wóz taki zabije krowę samym straszliwym naporem powietrza z odległości kilku kilometrów. Jeżeli ludzie odważą się chodzić piechotą po drogach, zamiast małpią modą wędrować, skacząc z drzewa na drzewo, wyginą równie prędko i całkowicie bezkarnie, nikt bowiem nie zdoła dojrzeć w tym pędzie twarzy kierowcy, ani numeru wozu. Latająca śmierć oszaleje. W psychologji tych szaleńców odbędzie się przewrót, poczują się oni władcami świata, będą nieuchwytni i niedościgli. Mogą zabić i uciec, obrabować i uciec, w przeciągu godziny mogą przelecieć od granicy do granicy państwa, mniejsze przeskakując jednym rzutem wozu. Na nic się zdadzą straże celne. Na takich ludzi musi paść obłęd, urodzony z szaleństwa szybkości. Będą to jednak ludzie tragiczni, których własna furja zabijać będzie powoli, zapomną sztuki mówienia, utracą zdolność rozróżniania kształtów rzeczy widzianych, pęd bowiem niepomierny zleje wszystko widziane w jedno niewyraźne, mgliste pasmo, nie będą się rozmnażać, zapomną sztuki czytania i pisania, wytężając myśl w jednym kierunku, aby się nie rozbić w proch i drzazgi, przestaną myśleć o wszystkiem innem i wpadną w monomanję, kiedy będą w koniecznym bezruchu, będą czynili wrażenie obłąkanych, każdy dom wyda im się ciasnem więzieniem, spokój i cisza stanie się dla nich rozpaczą i ciężarem nie do zniesienia. Ładny los!



Za nic na świecie nie chciałbym mieć takiego djabelskiego auta. Wystarczy mi moja cichutka, dobra i łagodna Hispano Suiza, a sto dziesięć kilometrów jest to aż nadto na moje potrzeby. Lubię ją bardzo i przywykłem do niej, jak do kogoś dobrego. Z niesmakiem też myślę o tem, że to, co jeszcze wczoraj uchodziło za szczyt, dziś już jest w tyle w mniemaniu szaleńców, a to, co wczoraj jeszcze było błyskawicą, dziś może być uważane za autobus. Ja z mojej ciemno-niebieskiej Hispano Suizy patrzyłem na Fordy, jak na krowy, dziś ten pan, co oszalał i zrobił trzysta siedemdziesiąt pięć kilometrów w przeciągu godziny, usiłuje w ten sam sposób patrzeć na mój cudowny wóz.

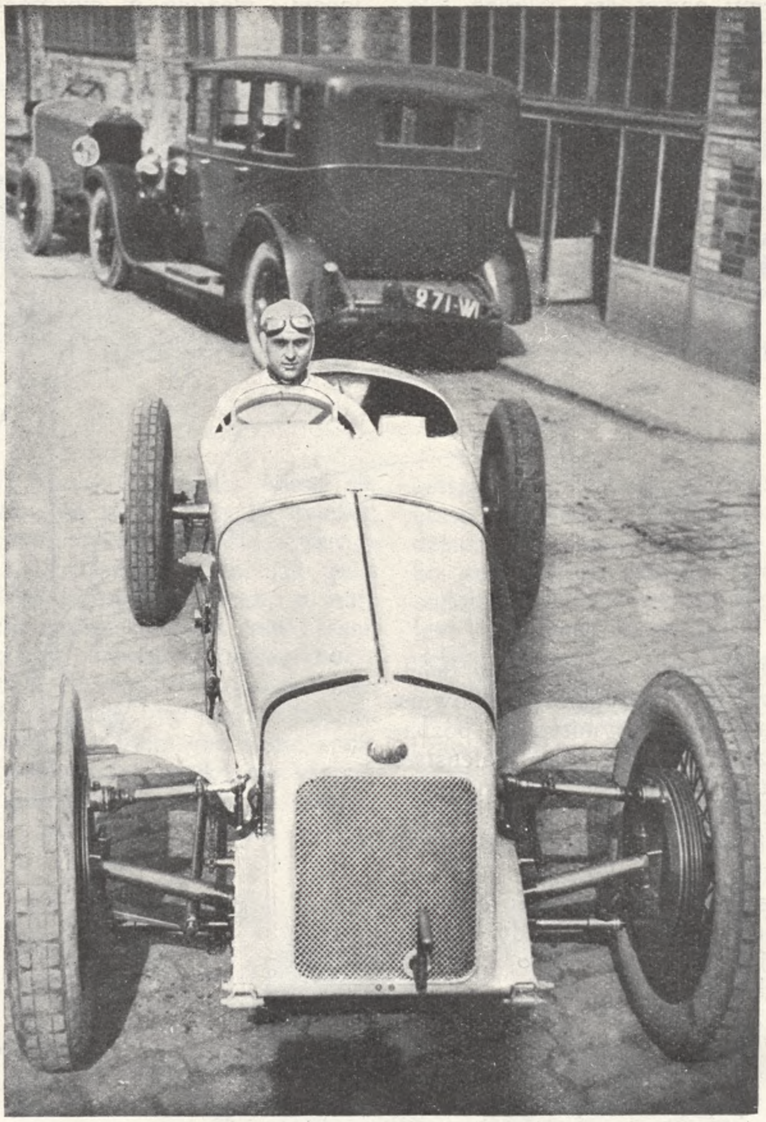
Boję się jedynie, by Bóg Abrahamów, Izaaków i Citroyenów nie pokarał wydętej powietrzem pychy. Naco i poco komu ten szał pędu. Czy jest w tem odrobina rozsądku, aby gonić wiatr. Dokąd ci tak spieszno, szaleńcze, że uciekasz, jak poeta przed krawcem, albo jak mąż przed złą żoną. W tem wszystkiem są jednak zarodki obłędu i zadatek na klątwę, Żyd wieczny tułacz został zaangażowany jako śmieszny tragik do żargonowej trupy, na świecie zaś zjawił się Żyd, wieczny automobilista, który aż do skończenia świata będzie pędził, co raz to prędzej i prędzej. Taki brat wiatru i kuzyn błyskawicy jest straszliwym pomniejszycielem świata, to nie sędziwy wiek ziemi kurczy ziemską skorupę, lecz on to czyni. Świat był wielki, rozległy i piękny, teraz jest mały, wąski i niewiadomo jak wygląda, bo w pędzie tego nie można widzieć. Już nic niewiadomo, przed godziną minęliśmy Szwajcarję, zdaje się, że w tej chwili mijamy Niemcy.

Z niejakiem tedy rozrzewnieniem patrzymy na te solidne, spokojne, szlachetne wozy automobilowe, na tę mądrą Minerwę, z której głowy wyskoczył ten nowy opętaniec, na Isottę Fraschini, na Suizę i na te wszystkie rasowe, pełnokrwiste klacze, na których widok drżą takie stalowe ogiery, jak Rolls Royce, Packard, albo nasz jurny Ralfstetysz, a pracowity muł, Ford, ryczy obok z radości. I pomyśleć sobie, że z tego się narodził warjat, lekkoduch, pędziwiatr, obieży świat, szybkobiegacz, ten straszliwy wóz, co robi przeszło trzysta kilometrów na godzinę. Zdawało się, że tylko czysty spirytus sprowadza szaleństwo, widać, że i czysta benzyna ma te same djabelskie właściwości.

Djabelskie — tak! — to dobrze powiedziane, bo tylko djabeł może podszepnąć człowiekowi, aby spróbował zaćmić

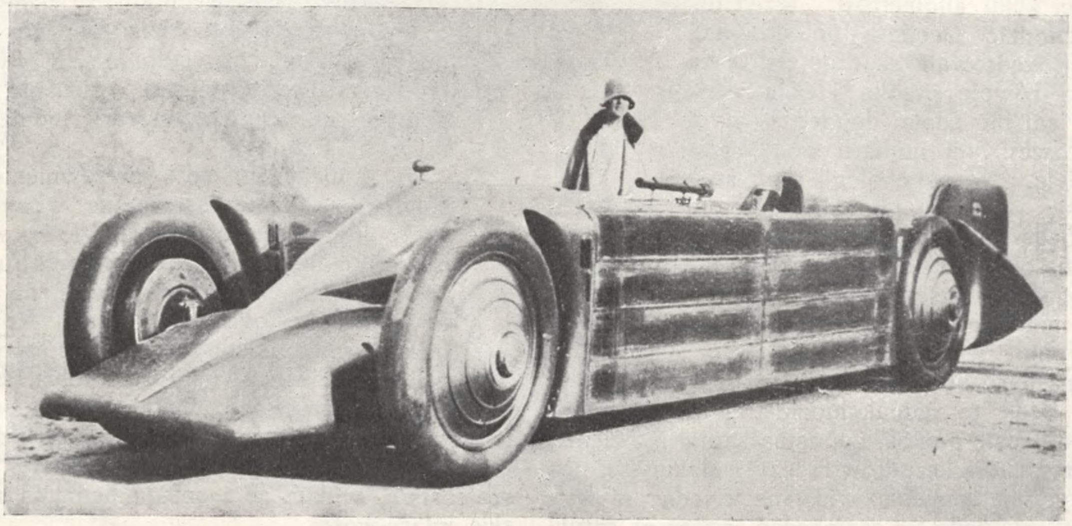
wszystko, co zdziałano w tym kierunku łącznie z cudami i sensacyjnemi zdarzeniami, opisanemi w czcigodnych książkach. Przecie dostojny i ze wszech miar szanowny prorok Eljasz pojechał do nieba na ognistym wozie, ku zdumieniu wszystkich narodów i wszystkich wieków. Jakżeż teraz wygląda ta słynna relacja wobec telegramów o rekordzie trzystu kilkudziesięciu kilometrów. Wóz ognisty szanownego proroka wygląda jak kolejka Warszawa—Wawer. A jakby wyglądał czcigodny prorok w nowym wozie? Darłby się w niebogłosy ze strachu i byłby w niebie prędzej, niż zamyślał.

Kiedy przeczytałem poraz pierwszy o tym oszalałym człowieku, co wymyślił ten nowy automobil, zadrżałem, nie z troski o cały świat—niech go djabli biorą, bo niczego lepszego nie wart — lecz z troski o literaturę. Wydaje się pozornie, że szybki warjat, nie może mieć nic wspólnego z literaturą, a jednak ma i to bardzo wiele. Co się teraz bowiem stanie ze wszystkimi, a tak pięknymi i ciekawymi romansami awanturniczymi? Będzie plajta. Nie można będzie porwać bohaterki, bo za godzinę przypędzą po nią owem straszliwem autem. Nie można będzie zrobić żadnej wyprawy po złoto i po inne skarby. Wszyscy wszystkich dogonią i przegonią. Trzeba będzie stale przenosić akcję na bezdroża, pomiędzy góry i wąwozy, aby takie ścierwo nie mogło dojechać. Nowe auto niech robi karjerę tylko w kinematografji, Harry Peel będzie miał używanie.



Znany kierowca francuski, Chiron, zamierza na swej wyścigowej maszynie, Delage 150 KM., wziąć udział w klasycznym wyścigu w Indianapolis

Aby być sprawiedliwym, należy się zastanowić, czy taka «Złota Strzała» może oddać człowiekowi jakie korzyści? Po długich rozważaniach możnaby ostatecznie dojrzeć we mgle tego obłędu jakiś promyk i jakieś światełko. Taki wóz może się przydać jedynie w tych wypadkach, kiedy potrzebne jest alibi, więc w sprawach kryminalnych, lub w wypadkach, nierównie niebezpieczniejszych, w małżeństwie, jeśli się przyjmie za zasadę, że najbystrzejszy sędzia śledczy da się czasem oszukać i uwierzy w alibi, sprytnie wyreżyserowane, nigdy jednak nie pozwoli się omamić kobieta. Jeden jest tylko warunek: aby nie dowiedziała się znikąd, że można osiągnąć taką obłędną szybkość. Wtedy właściciel takiej «Złotej Strzały» może w przeciągu trzech godzin pojechać z Warszawy do Krakowa, urządzić tam jakieś łajdactwo i wrócić. Koniecznie jednak na zapytanie: — Gdzie byłeś przez te trzy godziny? — odpowiedzieć należy: — Byłem w Krakowie! — wygląda to bowiem tak śmiesznie i nieprawdopodobnie, że się kobieta zawstyda swojej ciekawości. A gdyby się wydało, no to była tylko prawda. Innych korzyści szaleństwa nie da się wymyśleć.



„Złota Strzała" majora Segrava. U góry widoczna luneta, którą zawodnik posługuje się przy prowadzeniu maszyny

STEYR







ciały ramol, aspirantka na gwiazdę filmową etc...

Na obsadę sztuki złożyły się nazwiska świetne, same przez się stanowiące atrakcję dla publiczności. Rolę Witaminki świetnie interpretowała Malicka, ujmujący naturalny wdzięk łącząc z narzuconą przez autora perfidją. Grabowski wbrew nałogowi rolę «kombinatora» zagrał z wielkim umiarem, co lepszy dało efekt, niż tak przezeń ulubione t. zw. «gierki».

Kapitalną sylwetkę ramola stworzył Junosza-Stępowski, już maską samą powodując słuszny podziw. Doskonała, jak zwykle w rolach charakterystycznych, jest p. Czaplińska.

«MIŁOŚĆ BEZ GROSZA»,

komedja w 3-ch aktach Stefana Kiedrzyńskiego w teatrze Małym. Reżyserował Stanisław Stanisławski.

Nowa komedja Stefana Kiedrzyńskiego daleko odbiega od szablonu komedjowych melodramatów, jakiemi dotąd zapełniał swój repertuar teatr Mały. Przyczyną tego jest zupełnie nowe oświetlenie głównej postaci kobiecej. Bohaterkę swoją wyposażył Kiedrzyński w niepospolitą urodę i wdzięk, równocześnie pozbawiając ją tego, cośmy zwykli nazywać sercem. Właściwie serce Witaminka (tak bowiem się przezywa owa bohaterka) ma, lecz zawsze dla tego, kto ma najwięcej pieniędzy. Będąc córką praczki, mimo powierzchownej ogłady Witaminka nadal zachowała zasady wychowania w maglu nabyte. Jest to niejako nowa reinkarnacja panny Pietruszki z jednej z poprzednich komedji Kiedrzyńskiego.

Niemniej ciekawym okazem jest bohater «Miłości bez grosza». Jest to t. zw. «kombinator», który z miłości dla pięknej i próżnej żony dokonuje szeregu najrozmaitszych tranzakcji, niekoniecznie w zgodzie z etyką. Jest to typ w naszem społeczeństwie wielce rozpowszechniony, zaś przez autora nakreślony z wyraźną sympatją.

Pozostałe osoby komedji — są to postacie stale używane w komedjach, niemniej przeto ulubione zarówno przez aktorów jak i publiczność: parwenjuszka w jedwabiach, stary zidjo-





Fot. St. Brzozowski

Inż. ROGER MORSZTYN

CZY WARTO KUPIĆ SAMOCHOD UŻYWANY?

Gdyby w piśmie, poświęconem pięknu i i życiu wytwornemu zadać pytanie: czy warto kupić używaną marynarkę, używany melonik, lub coś w tym rodzaju, to niewątpliwie większość czytelników, a zwłaszcza czytelniczek skrzywiłaby się z niesmakiem, uważając, iż temat podobny interesować może conajwyżej handlarzy starzyzną. Z samochodem rzeczy mają się inaczej, i pomimo, że automobil zakwalifikowany został przez współczesnych ekonomistów jako przedmiot codziennego użytku, tak jak łóżko, fotel, melonik czy kalosze, to jednak stosuje się do niego inną, szerszą miarę, oczywiście nietylko w znaczeniu jego rozmiarów.

Używany samochód posiada w pojęciu pierwotnych właścicieli bardzo wielką wartość, w pojęciu zaś nabywców na niego wartość minimalną — wprost zerową — w każdym razie w przeciwieństwie do starych łóżek, foteli i kanap i t. p. antyków, no i wina, oczywiście wartość jego z biegiem lat, a zwłaszcza kilometrów, stale maleje — zaś w przeciwieństwie do starej garderoby używany samochód łatwiej znajduje nabywcę wśród, eleganckiej nawet publiczności, niż wśród zawodowych handlarzy — vide firm samochodowych. Ale zato jedno kardynalne znaleźć możemy podobieństwo między temi nieodzownemi w codziennem życiu akcesorjami: samochód tak jak odzież, podlega kaprysom mody i niemal corocznie zmienia nieco swoje formy. Prawdziwie więc wytworni ludzie (a czyż prawdziwa wytworność może być bez pieniędzy,) nie jeżdżą dziś dwa lata zrzędu tym samym samochodem, tak jak wytworne panie nie chodzą w ciągu dwóch sezonów w tych samych sukniach. A zresztą samochód tak jak i odzież potrafi się szybko opatrzeć, zwłaszcza jeśli będzie miał on kształty nienagannie modne.

Stąd rok rocznie pojawia się na rynku tysiące i setki tysięcy samochodów używanych we wszelakich stadjach zniszczenia i zdemolowania — samochodów, z któremi ludzie nie wiedzą już co począć, gdzie je postawić, jak się ich pozbyć...

Tyczy się to naturalnie krajów zamożnych: Ameryki, Anglji, Francji... i Monako, zwłaszcza tego kraiku rulety, kokot i okazyjnych samochodów. Jeżeliby więc chodziło o Monako, St. Sebastian, Biarritz i t. d., to zamiast pisać cały artykuł o tem, czy warto kupować samochód używany, zawołałbym odrazu: „naturalnie, że warto" i pobiegłbym pod dom gry polować na okazję.

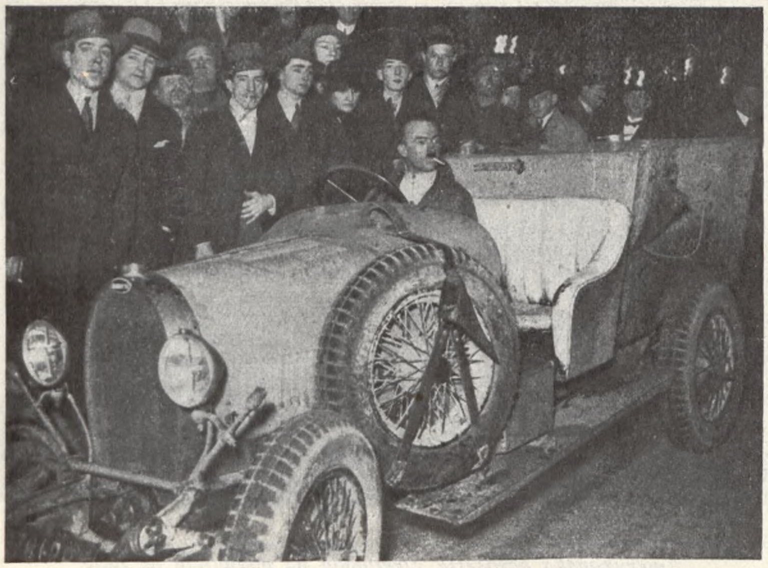
U nas jednak inaczej... — inaczej. Tak pięknych okazyj, wogóle okazyj w Polsce nie bywa. Kto zdobędzie się u nas na kupno samochodu i na poniesienie wszystkich konsekwencyj tego nierozważnego kroku (cena fabryczna +100% cła + 100% zarobku przedstawiciela + 1500% podwyżki podatku dochodowego), ten choćby był nie wiem jak wykwintnym człowiekiem, maszynę swą chce choć w części „zamortyzować". A ponieważ przy podanym wyżej rachunku amortyzacja samochodu w ciągu życia jednego pokolenia jest u nas utopją, więc gość jeździ samochodem jak najdłużej, dotąd... dopóki remonty (średni remoncik = 50% wartości nowego samochodu) nie pochłaniają całkowicie odsetek amortyzacyjnych. Sprawa wtedy już jest beznadziejna i niema żadnych szans, by prawnuki zdołały samochód zamortyzować. Przy stanie naszych dróg prawda ta staje się jasna bardzo prędko — 3 lub 4 lata wystarcza, aby z najsolidniejszej maszyny uczynić grata a dwa lub trzy remonciki w rodzimych warsztatach samochodowych, aby zredukować ją do kupy szmelcu.

I wtedy pojawia się na rynku maszyna „okazyjna" szumnie kwalifikowana: „jak nowa", ku radości zgrai pośredników, a przeważnie przedstawicielstw samochodowych, którym właściciel tej okazji chce gwałtem wetknąć zpowrotem swojego trupa wraz z niewielką dopłatą... wekselkami wzamian za nową i modną maszynę.

Ktoby chciał wziąć dosłownie to, co wyżej powiedziałem, tenby się otrząsnął z obrzydzeniem na samą myśl o samochodzie używanym. Jednak zachodzą tu okoliczności łagodzące dla samochodów używanych, a temi są... ich nowi właściciele. Otóż conajmniej 50% nabywców samochodów używanych, to automobiliści nowi, automobiliści, co pierwsze w tym szlachetnym obłędzie stawiają kroki,— nie automobiliści jeszcze nawet, lecz praktykanci automobilowi. Dla nich samochód używany ma swą rację bytu, a oni sami dobrze czynią, kupując maszynę okazyjną — 1-o dlatego, że taki samochód „jak nowy" kosztuje znacznie mniej niż zwyczajnie „nowy", więc operacja przepoczwarzenia się człowieka normalnego w automobilistę jest mniej (dla kieszeni, bolesną; 2-o ponieważ szkoda przy psuciu maszyny przez zapalnego ucznia (np. włączanie biegów z jednoczesnym naciskiem hamulca, zamiast sprzęgła, przełączanie bez zatrzymania bezpośrednio z 4-go biegu na jazdę wstecz, zawrot na bieg 3-ci, stałe trzymanie nogi na sprzęgle i t. p. inne zwykłe egzercytacje) jest mniejszą w samochodzie i bez tego najczęściej już popsutym; 3-o ponieważ taki gruchot niezdolny jest rozwinąć większą szybkość, a więc niewprawny uczeń ma mniej szans skręcenia sobie na nim karku i 4-o ponieważ taki samochód będzie stał przeważnie w remontach, więc ciekawy uczeń będzie miał dość czasu poznać dokładnie jego bebechy i „opa-



Alfons, król Hiszpanji gościł u siebie ostatnio maharadżę Patiala, obwożąc go swoim Chryslerem po całym kraju



Porucznik Loiseau na 1,5-litrowej Bugatti przebył Saharę, pokrywając w swej podróży ogółem 17.000 kilometrów

nować" go, zanim puści się na nim z wiatrem i z Seegrave'm w zawody.

Jakieś 10% samochodów używanych kupują stare, wytrawne wygi samochodowe. Dla nich rzecz wygląda inaczej. Przedewszystkiem taki znawca prawdziwego grata nie kupi, lecz potrafi wybrać taki samochód, który mając pozory grata, posiada jeszcze zdrowy rdzeń. Artyści ci — bo wszak to są artyści — potrafią tak podkleić trupa, iż ten świetnie jeszcze będzie chodził, a po jednym lub dwóch znowu sezonach, sprzedany przez nich zostanie dalej za cenę może wyższą, niż ta, za którą ją kupili. Zdarza się nawet, że w takich rękach trupy te zdobywają nagrody w zawodach. Tym automobilistom więc radzę... ale prawda wszak oni rad żadnych nie potrzebują, a to ja raczej powinienbym ich o radę pytać.

Pozostałe wreszcie 40% samochodów używanych idą na „interes", to jest do rąk osób, które mają nadzieję, iż przerobiwszy je na dorożki, zapewnią sobie do końca życia spokojny kawałek chleba z masłem, albo też do rąk amatorskich lub zawodowych odprzedawców, którzy wierzą, iż wpakują je dalej, oczywiście z dużym zarobkiem, naiwnym albo początkującym automobilistom. Pierwsi z reguły prawie wpadają, gdyż remonty używanego samochodu pochłaniają wszelkie godziwe i niegodziwe zarobki, drugim zwykle się dobrze udaje, ponieważ, jak wiadomo, naiwnych na świecie nigdy nie brak.

A zgoła źle oczywiście wychodzą ci trzeci, ci naiwni, którzy od handlarzy kupują stare samochody. No bo w doświadczonych rękach, t. zw. inżyniera używany samochód dziwne przechodzi metamorfozy. Nie będę Was, Czytelnicy, wtajemniczał we wszystkie sekrety, jak się markuje złamaną ramę, spawaną oś, jak się ukrywa pęknięcie bloku, strzaskanie karteru, jak ucisza zjedzone tryby, wybite panewki i t. d. i t. d., boby mnie gotów ktoś z tych tęgich bezwątpienia fachowców przejechać przy pierwszej okazji, gdy znajdę się wobec niego na jezdni. To Wam tylko mówię, że dokonują oni zaiste cudów.

Ale zobaczmy teraz, jakie są dalsze dzieje używanych samochodów. A więc początkujący automobilista po rozbiciu grata zapala się do tego szlachetnego sportu, tak iż marzy tylko o nowej szybkiej maszynie; wygi samochodowe szukają znowu interesujących objektów, jako że dla nich sztuka dla sztuki, dorożkarz oczywiście bankrutuje, a handlarz znajduje nowych nieśmiertelnych naiwnych. I oto używane maszyny wędrują w drugie ręce, po pewnym czasie w ręce trzecie i t. d. nieskończoną ilość razy, póki rozlatującemi się swemi organami nie pokryją polskich bezdroży. Długo, bardzo długo trwa jednak ta doczesna wędrówka samochodów po Polsce. Przy drożyźnie samochodów nowych, najgorszy grat bywa jeszcze łatany, wiązany i lepiony przez lata całe i dziesiątki lat i zawsze znajduje on nabywcę. Tak więc na kryzys samochodów używanych, tak jak zagranica my jeszcze nie cierpimy i dlatego ta kategorja samochodów w przeciwieństwie do tego, co dzieje się na Zachodzie, trzyma się u nas we względnie dobrej cenie. Zwłaszcza samochody mniejsze, które z łatwością znajdują u nas nabywców. Samochody wielkie tracą procentowo na wartości znacznie więcej od małych i z wielką trudnością mogą być sprzedane.

A teraz, Czytelnicy, zastanówcie się, czy warto wam kupować samochód używany? Jeżeli chcecie uczyć się prowadzenia, albo jeżeli należycie do kategorji starych wygów (ale w rzeczywistości, nie w swojem tylko mniemaniu), to kupujcie ale możliwie zawsze z pierwszej ręki. Jeśli jednak chcecie, aby samochód dał Wam emocje sportowe, dał Wam przyjemność i niezależność, jeżeli dalej chcecie zarabiać samochodem na życie, to niech Was Bóg broni od samochodów okazyjnych, a zawsze unikajcie samochodów z drugiej, trzeciej i niewiadomej ręki. Te pozostawcie zawodowym handlarzom i pośrednikom, niech oni wzajemnie sami nabijają się w butelkę. I unikajcie też samochodów dużych, gdyż te trudno wam będzie sprzedać dalej i napewno dużo na nich stracicie. A przedewszystkiem kupujcie samochody zawsze sami, bez doradców, pośredników i szoferów, bo choć i tak najczęściej przytem wpadniecie, to jednak nikt więcej, prócz dawnego właściciela kpić i śmiać się z was nie będzie.

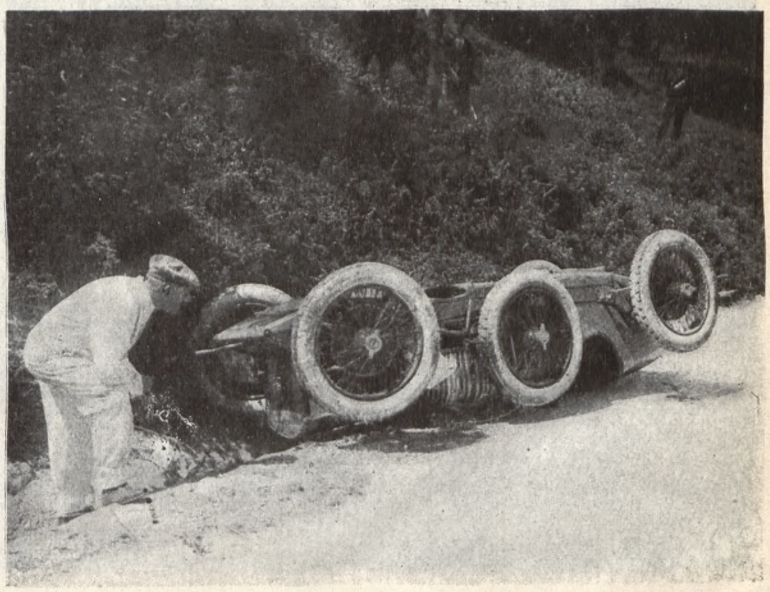
A teraz dla orjentacji przytoczę tabelkę wartości samochodów używanych, tak jak zwykle oceniają je na Zachodzie.

Samochód zupełnie nowy (który nie chodził) ale z drugiej ręki traci odrazu 20% wartości

po pierwszym roku używania straci on dalsze 5% wartości
po drugim roku używania straci on znowu 25% pozost. ceny
po trzecim „ „ „ „ 25% „ „
i t. d. i t. d.

Ceny te zależne są jednak jeszcze i od wielu innych okoliczności i utrzymania samochodu uszkodzeń wskutek wypadków, ilości przebytych kilometrów i remontów, popularności na danym rynku pewnej marki i pewnego typu, a jak u nas jeszcze i wielkości samochodu.

Jeżeli więc, Czytelniku, znajomości tej nie posiadasz, to lepiej kup samochód nowy, choćby tańszej i mniej renomowanej marki, a wtedy choć może nie zrobisz dobrego interesu, to w każdym razie unikniesz „wpadunku".

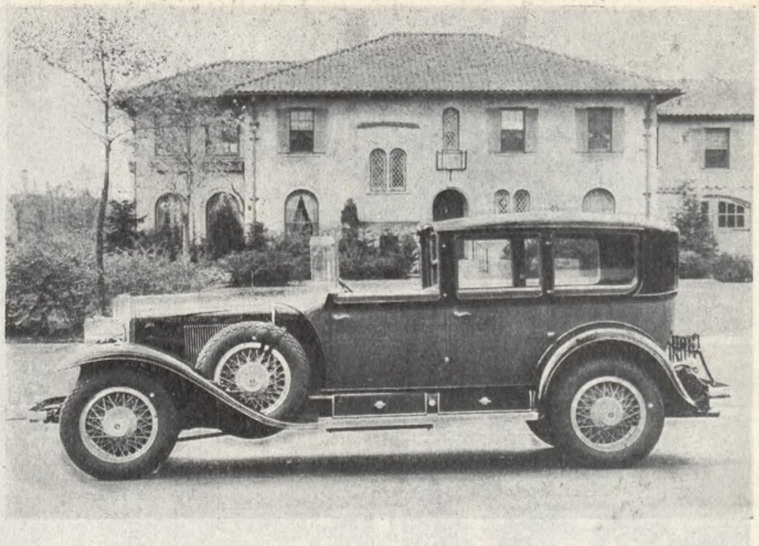


Samochód „po użyciu"

NADWOZIA SAMOCHODOWE

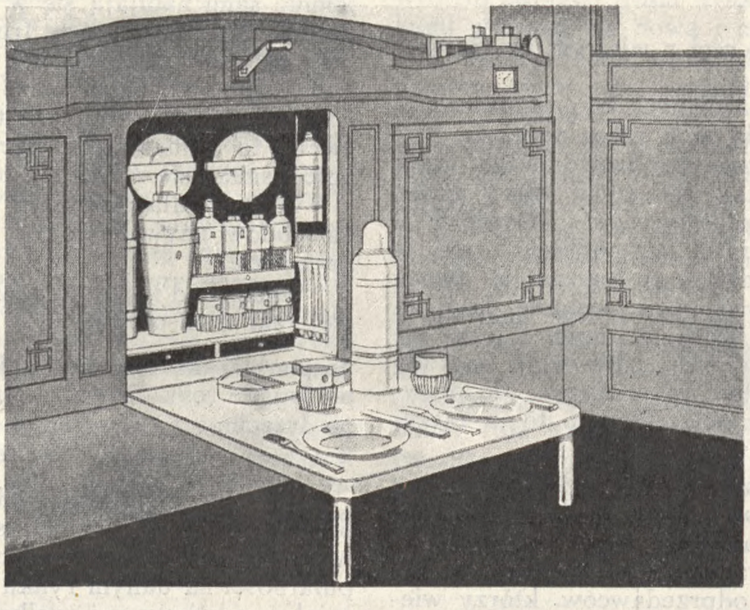
W samochodzie zwraca się przedewszystkiem uwagę na nadwozie. Nadwozie może samochodowi nadać odpowiedni wygląd i charakter, z drugiej strony najlepiej pomyślane i skonstruowane podwozie może być łatwo zeszpecone brzydką karoserją. Cała bardzo liczna grupa posiadaczy samochodów nie zna się dostatecznie na silniku, może jednak zawsze wyrażać swoje słuszne uwagi co do wygody, siedzeń, miejsca na nogi i wielu różnych szczegółów wykończenia nadwozia.

Jeśli chodzi o nadanie temu czy innemu samochodowi charakteru wysokiego luksusu, to osiąga się to prawie wyłącznie wykonaniem odpowiedniej karoserji. Kilka lat temu na jednej z wystaw w Stanach Zjednoczonych był wystawiony samochód, którego nadwozie, robione na zamówienie jednej ze znanych artystek filmowych, kosztowało okrągłą sumę 25.000 dolarów, co nawet przy dzisiejszym kursie wynosiłoby przeszło dwieście tysięcy złotych. Na pytanie, co mogło tak drogo kosztować, jako odpowiedź służyć może następujących kilka szczegółów: całe wnętrze było zaprojektowane przez bardzo znanego artystę, naturalnie za drogie pieniądze, siedzenia były kryte atłasem, o deseniu specjalnie wykonanym pg. rysunku, jako dalsze materjały zostały między innemi użyte kość słoniowa, złoto i t. d. W ten sposób na drodze do luksusu niema granic i dlatego przy używaniu słowa luksusowa karoserja należy być raczej ostrożnym, bo pojęcie to jest bardzo rozciągłe.



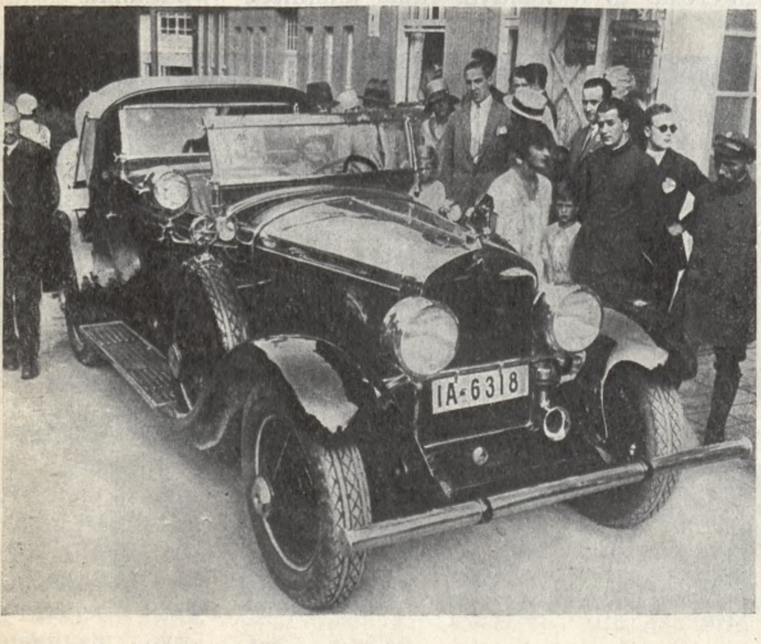
Amerykańska karoserja Fleetwood na podwoziu La Salle

Jeśli chodzi teraz o pobieżny rzut oka na rodzaje używanych nadwozi, to można je, co do wykonania, podzielić właściwie na cztery grupy. Zastrzec się trzeba odrazu, że w tej dziedzinie, jak i w wielu innych moda jest wszechwładną panią. Obecna moda idzie w parze z wygodą i praktycznością, co nie zawsze się zdarza, i żąda używania samochodów zamkniętych. Samochodów otwartego typu t. zw. torpedo, prawie, że nie spotyka się w Ameryce i w Zachodniej Europie. Nadwozia zamknięte są wykonywane całkowicie ze stali, względnie mają kadłub drewniany, obity zewnątrz blachą stalową, albo też mają kadłub drewniany, zewnątrz zaś są obciągnięte sztuczną skórą. Ta karoserja nadwozi jeszcze może być wykonywana systemem Weymana, przy którym na wszystkich złączach jest pozostawiona pewna elastyczność poszczególnych części, lub też o kadłubie całkiem sztywnym.



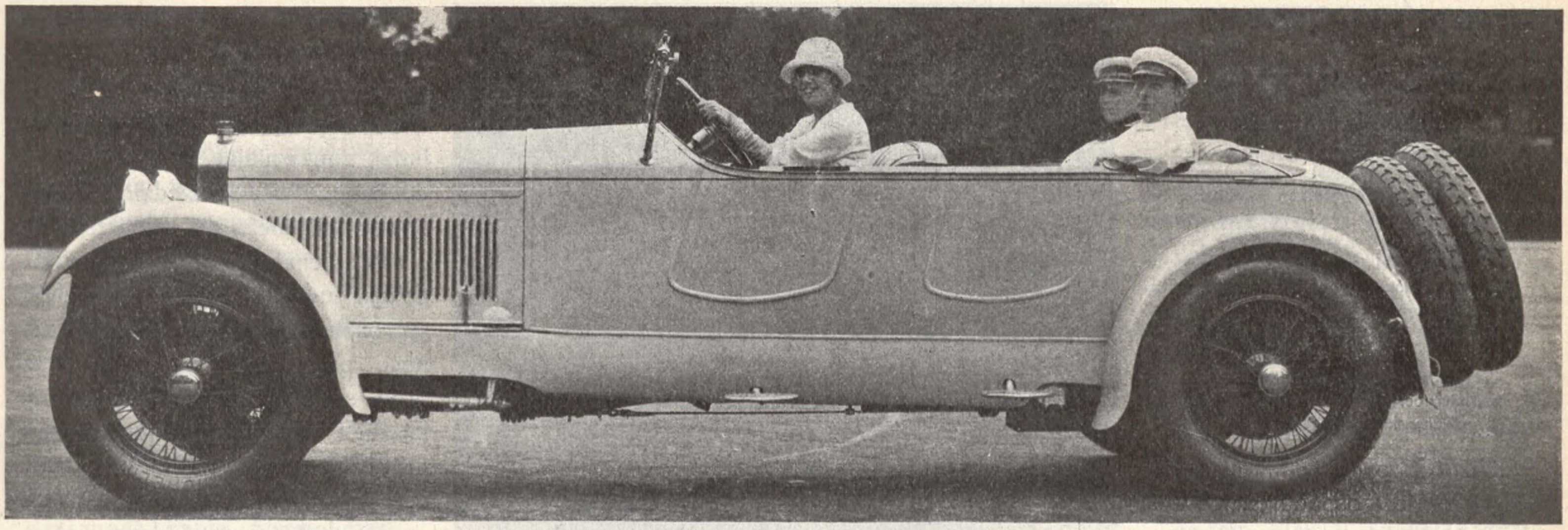
Nowoczesna komfortowa karoserja zamiast strapontenu posiadająca kompletnie wyposażony neseser

Przy porównaniu nadwozi blaszanych i krytych sztuczną skórą w pierwszym rzędzie uderza dość nieprzyjemne dudnienie karoserji całkowicie metalowych, specjalnie silne w nadwoziach całkowicie stalowych. Nadwozia kryte sztuczną skórą dudnienia tego nie mają. Jeśli chodzi o specjalnie ciężkie warunki w jakich naogół pracuje samochód w Polsce, to okazało się, że karoserje elastyczne syst. Weyman, które były znakomite przy świetnych drogach na zachodzie Europy, u nas okazały się za delikatne i dlatego najbardziej odpowiednim typem nadwozia, na dłuższy jeszcze okres czasu, będzie u nas nadwozie o sztywnym kadłubie drewnianym, kryte zewnątrz sztuczną skórą. Pisząc tych parę uwag o nadwoziach samochodowych, nie mogę się powstrzymać od podkreślenia pewnej czysto polskiej cechy, z którą w tej dziedzinie spotykamy się b. często, ale niestety i w innych dziedzinach też nierzadko. Mam na myśli prawie bałwochwalcze odnoszenie się do wszystkiego co „zagraniczne" i bardzo ostra krytyka granicząca nieraz „z szukaniem dziury w całem" w stosunku do wyrobów krajowych.



Wytworny Cadillac z karoserją Victoria, nagrodzony na konkursie w Berlinie

Osobiście się spotykałem z krytykami wygłaszanemi tonem fachowym u ludzi, którzy o średnim nawet wyrobie zagranicznym wprost nie śmieliby zabrać głosu. Przesadzony krytycyzm w stosunku niestety nie do siebie samych ale do polskich towarów jest niestety objawem powszechnym. Pod tym względem byłoby dobrze pójść za przykła-



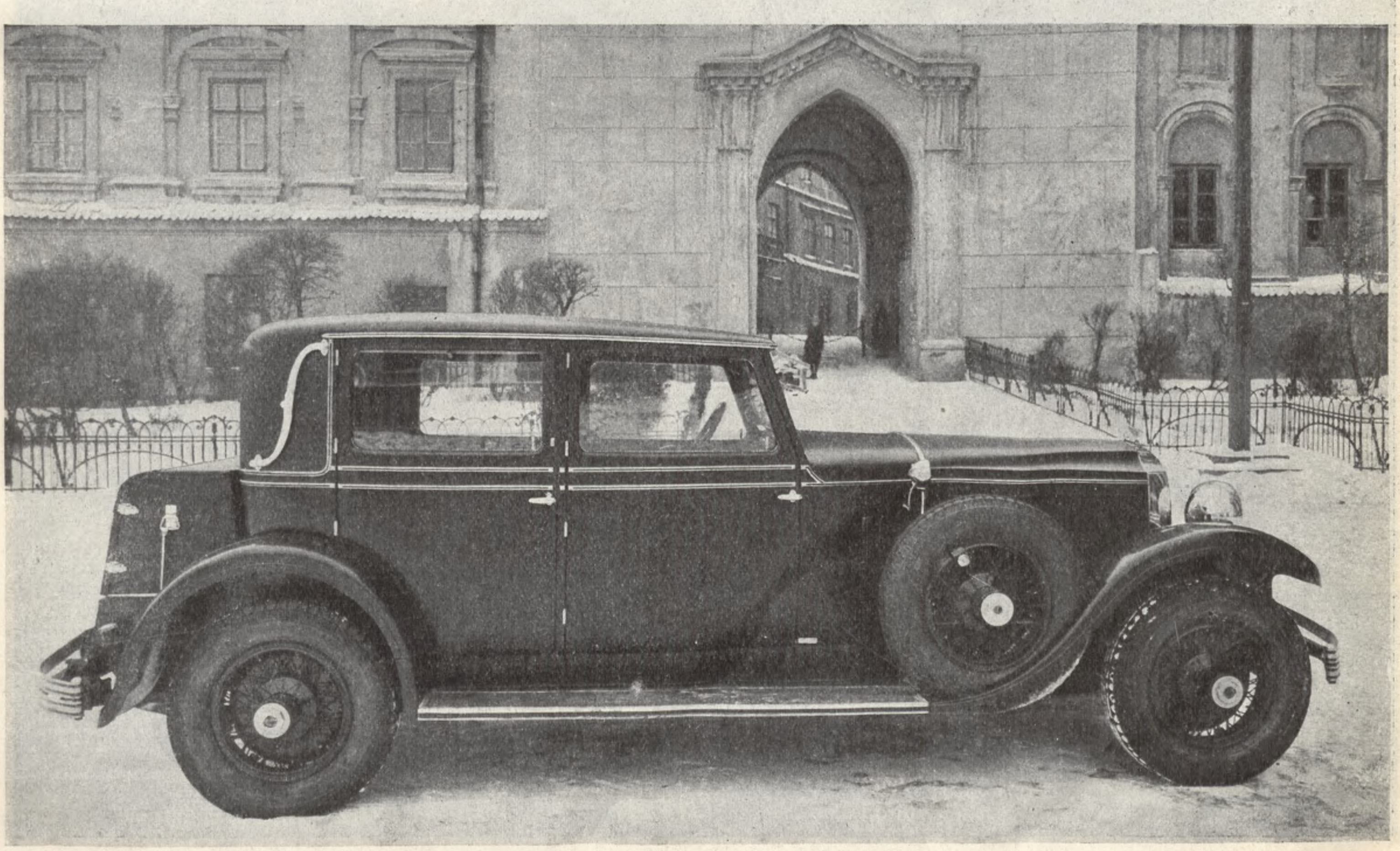
Delage słynnej paryskiej gwiazdy music-hallów Mistinguette, nagrodzony na konkursie piękności samochodów w Paryżu

dem zdrowo myślących sąsiadów naszych Czechów. Czech jeśliby miał do wyboru nawet trochę gorszy towar czeski i lepszy zagraniczny, na mgnienie oka nie zawahałby się zdecydować na korzyść swego i dzięki temu przemysł czeski stoi na tak silnych podstawach i rozwija się coraz wspanialej, a u nas mu jest daleko ciężej. Że w Polsce nie jest tak źle pod względem jakości roboty, mogą zaświadczyć załączone fotografje dające porównanie typowych nadwozi amerykańskiego, francuskiego i polskiego.

Przykro tylko, że przezwyciężywszy już zupełnie nieufność klijenteli prywatnej do nadwozi krajowych, nie spotykamy się z dostatecznem zrozumieniem władz państwowych. Pomimo głoszonych haseł popierania przemysłu krajowego, pomiędzy wozami reprezentacyjnemi bardzo rzadko można zauważyć samochód z krajowem nadwoziem, natomiast wciąż jeszcze kupuje się bardzo wiele dużych i drogich samochodów całkowicie wykonanych zagranicą, a przecież mamy kilka fabryk, mogących śmiało konkurować jakością swych nadwozi z zagranicą.

Przed wojną miałem honor przez rok studjować pod kierunkiem p. profesora Bartla, obecnego premjera, i poznawszy Go wówczas, pozwalam sobie twierdzić, że gdyby nawał prac pozwolił Mu na poświęcenie kilku minut na zbadanie tej sprawy, to napewno w najbliższym czasie mielibyśmy okólnik nakazujący Ministerstwom, Urzędom i Instytucjom Państwowym używania i kupowania samochodów z karoserjami krajowemi.

Bolesław Ruśkiewicz
Inżynier E. S. A.



Chrysler Imperial Konstantego hr. Zamoyskiego z karoserją lubelskiej fabryki „Plage i Laśkiewicz"

W KRÓLESTWIE SAMOCHODU

Napisał J. J. Akston

(Amerykański przemysł samochodowy rozwija się w sposób żywiołowy, pociągając za sobą «amerykanizację» przemysłu europejskiego. Jakkolwiek żadne cyfry w tej dziedzinie nie mogą wydać się zawielkie, warto im się przyjrzeć, by uprzytomnić sobie drogę, jaką amerykanie dążą do podniesienia swego dobrobytu.

W sprawie tej oddajemy głos szefowi propagandy na Polskę koncernu General Motors p. J. Akstonowi, który podczas kilkuletniego pobytu w Ameryce dokładnie zapoznał się z przemysłem amerykańskim. — *Red.*)

Każdego człowieka, obserwującego życie gospodarcze, musi uderzyć niezmierny rozwój przemysłu samochodowego, który dokonał się na oczach nas wszystkich w ciągu ostatniego ćwierćwiecza, i odegrał tak doniosłą rolę w ogólnym rozwoju gospodarczym. Przemysł samochodowy bowiem nietylko sam daje zajęcie setkom tysięcy robotników i pracowników biurowych. Jest to ogrom, który pochłania całe masy surowców i różnych gotowych wyrobów z innych dziedzin przemysłu, przez co zatrudnia pośrednio i bezpośrednio wiele miljonów ludzi, zapewniając im byt i nawet dobrobyt. Płace w dziedzinie samochodowej należą do najwyższych.

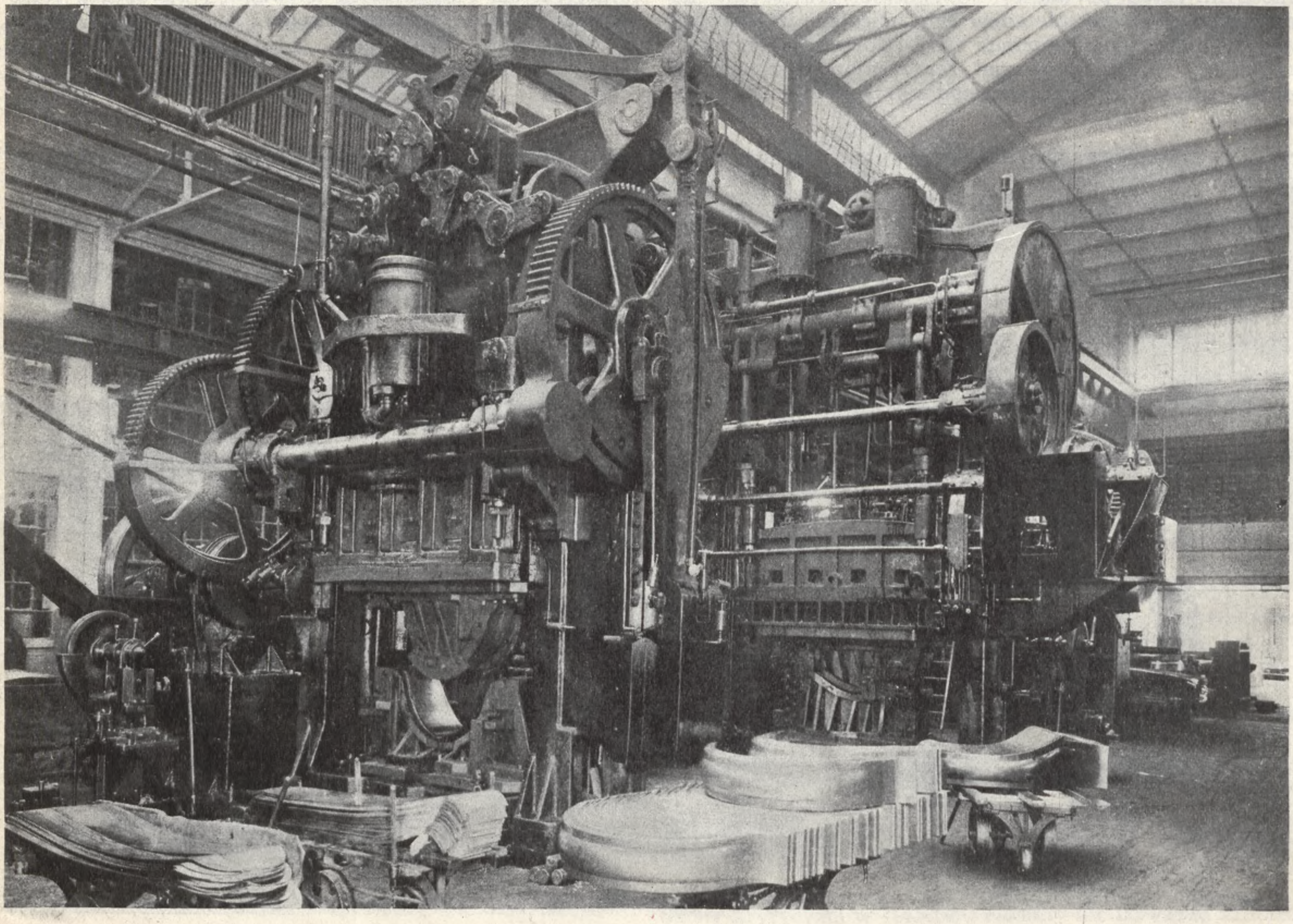


Alvan Mc Auley,
prezes „Packard Motor Co"

Pozatem przemysł samochodowy, udostępniwszy samochód szerokim masom, wywołał konieczność przystosowania całej sieci dróg, stworzył rodzaj komunikacji łatwej i szybkiej i w ten sposób przyczynił się do podniesienia postępu, kultury i dobrobytu.

Wartoby poznać drogi, jakiemi kroczył i kroczy wciąż naprzód ten przemysł tak młody a tak potężny.

Na początku bieżącego stulecia większość fabryk, zajmujących obecnie czołowe stanowiska albo nie istniała wcale, albo istniała pod postacią małych warsztatów, których produkcja wynosiła *kilka* wozów rocznie.



100-tonowa prasa do sztancowania błotników w fabryce samochodów Dodge-Brothers

Około roku 1912 widzimy wzrost produkcji. Poszczególne fabryki wyrabiają już po *kilka-dziesiąt* wozów rocznie; dokonywane są ogromnej wagi udoskonalenia w dziedzinie konstrukcyjnej, rozpowszechniają się motory z górnym rozrządem wentyli, wozy osiągają coraz większe, nieznane dotąd szybkości i t. d.

Jednak ciągle jeszcze samochód uważany jest za środek lokomocji możnych tego świata, na którego kupno mało kto może sobie pozwolić ze względu na wysoką cenę, oraz na bardzo wysokie koszta eksploatacji i konserwacji.

Dopiero z chwilą rzucenia hasła w Ameryce: «Samochód dla wszystkich» możemy zaobserwować niesłychany wzrost rozwoju przemysłu automobilowego. Poszczególne fabryki rozpoczynają wyścig niskiej ceny i wysokiej jakości.



Walter Chrysler.
założyciel i kierownik fabryki „Chrysler"

Rezultaty nie dały długo na siebie czekać. W Ameryce stan posiadania samochodów wzrastał z dnia na dzień i obecnie przekracza 24 miljony wozów, co stanowi przeszło 78% ogólnej liczby samochodów, znajdujących się na całym świecie. Według statystyki, jeden samochód przypada tam na 5,1 mieszkańca, a więc można powiedzieć, na każdą rodzinę amerykańską. Lecz nie koniec na tem. Dzisiaj Ameryka wysunęła nowe hasło, mianowicie że *jeden* samochód na rodzinę już nie wystarcza. Jako minimum wymagań stawia się dzisia *dwa* samochody. Dlatego też produkcja przemysłu samochodowego w Ameryce wzrasta z dnia na dzień. Rekordowa ilość 4,630,000 samochodów, wyprodukowanych w roku 1928

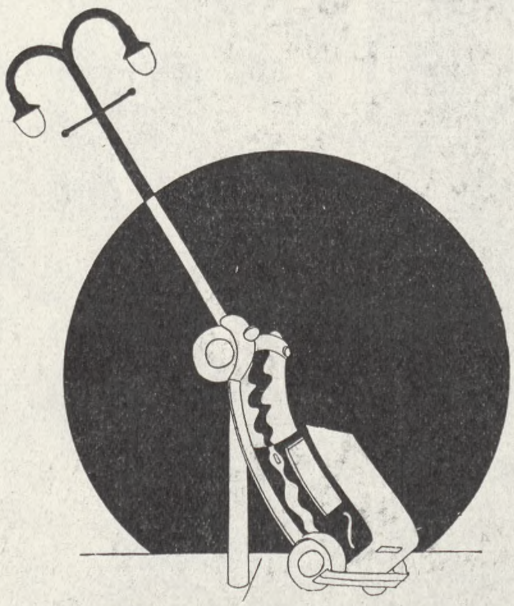


Hala wykończenia i montażu silników w zakładach Dodge Brothers

a stanowiącą 80% produkcji ogólno-światowej, będzie musiała ustąpić przed nowym rekordem roku 1929, który, według przewidywań leaderów przemysłu samochodowego w Ameryce, przekroczy napewno cyfrę 5,250,000 wozów.

O wielkości amerykańskiej produkcji samochodowej przekona nas najlepiej poniższe zestawienie:

Nazwa fabryki (*w porządku alfabetycznym*).	*Przeciętna produkcja dzienna w roku 1929.*
Buick	800
Cadillac — La Salle	175
Chevrolet	6729
Dodge Brothers	800
Durant	100
Ford	6250
Graham Paige	500
Hudson Essex	1500
Hupmobile	200
Nash	620
Oakland — Pontiac	1300
Oldsmobile	420
Packard	210
Studebaker — Erskine	175
Willys-Knight	1700



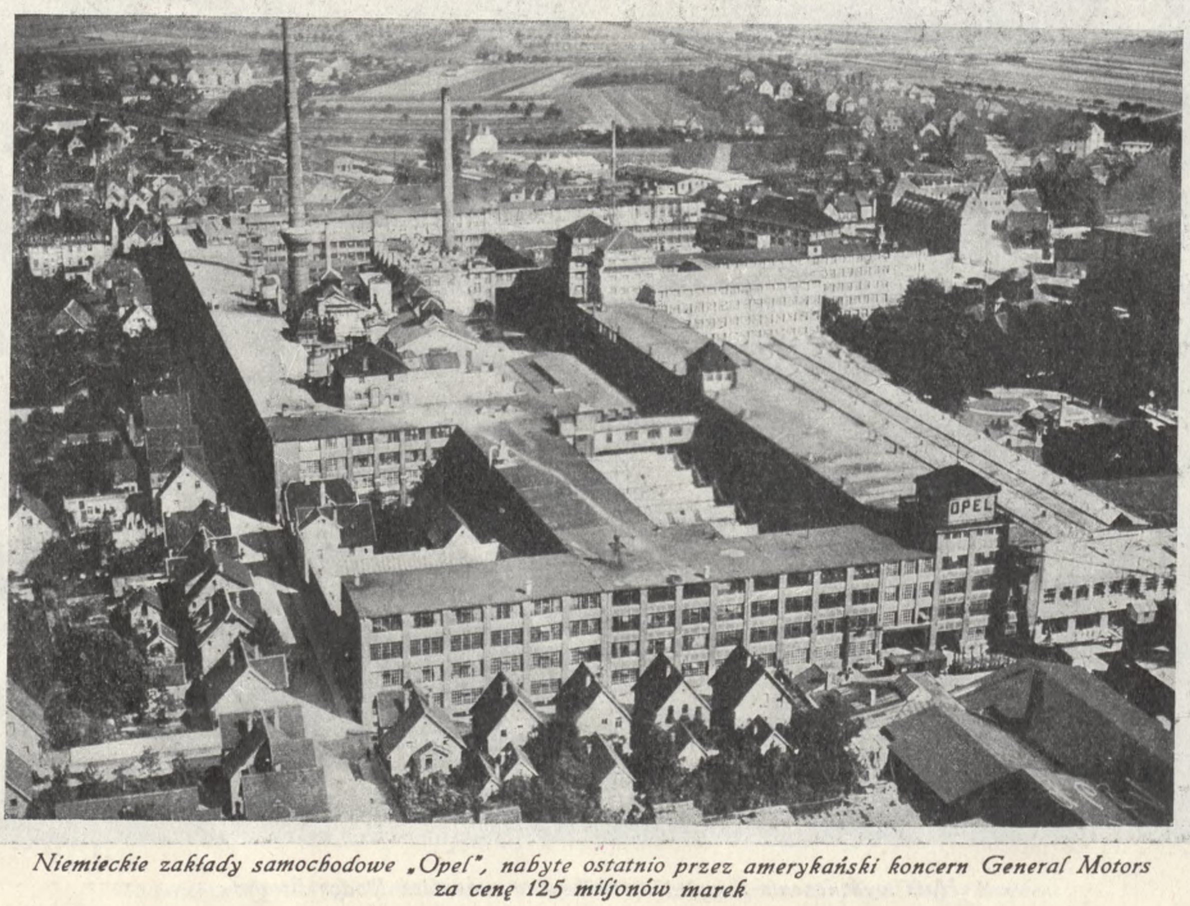
Do tak niebywałego rozwoju automobilizmu przyczyniło się przedewszystkiem przeświadczenie, że samochód nie jest przedmiotem zbytku, przeciwnie jest przedmiotem użytku codziennego, pomnażającym stokrotnie możliwości handlowe i zarobkowe poszczególnych przedsiębiorstw i jednostek.

W porównaniu do Ameryki rozwój automobilizmu w Polsce znajduje się dopiero w stadjum początkowem, choć i tu w ostatnich czasach uczyniono olbrzymi krok naprzód. 1 stycznia r. b. mieliśmy około 30,000 samochodów, co w porównaniu do 8,000 wozów w roku 1924 stanowi wzrost czterokrotny. W porównaniu jednak do Ameryki stanowi to zaledwie 1/800 część.

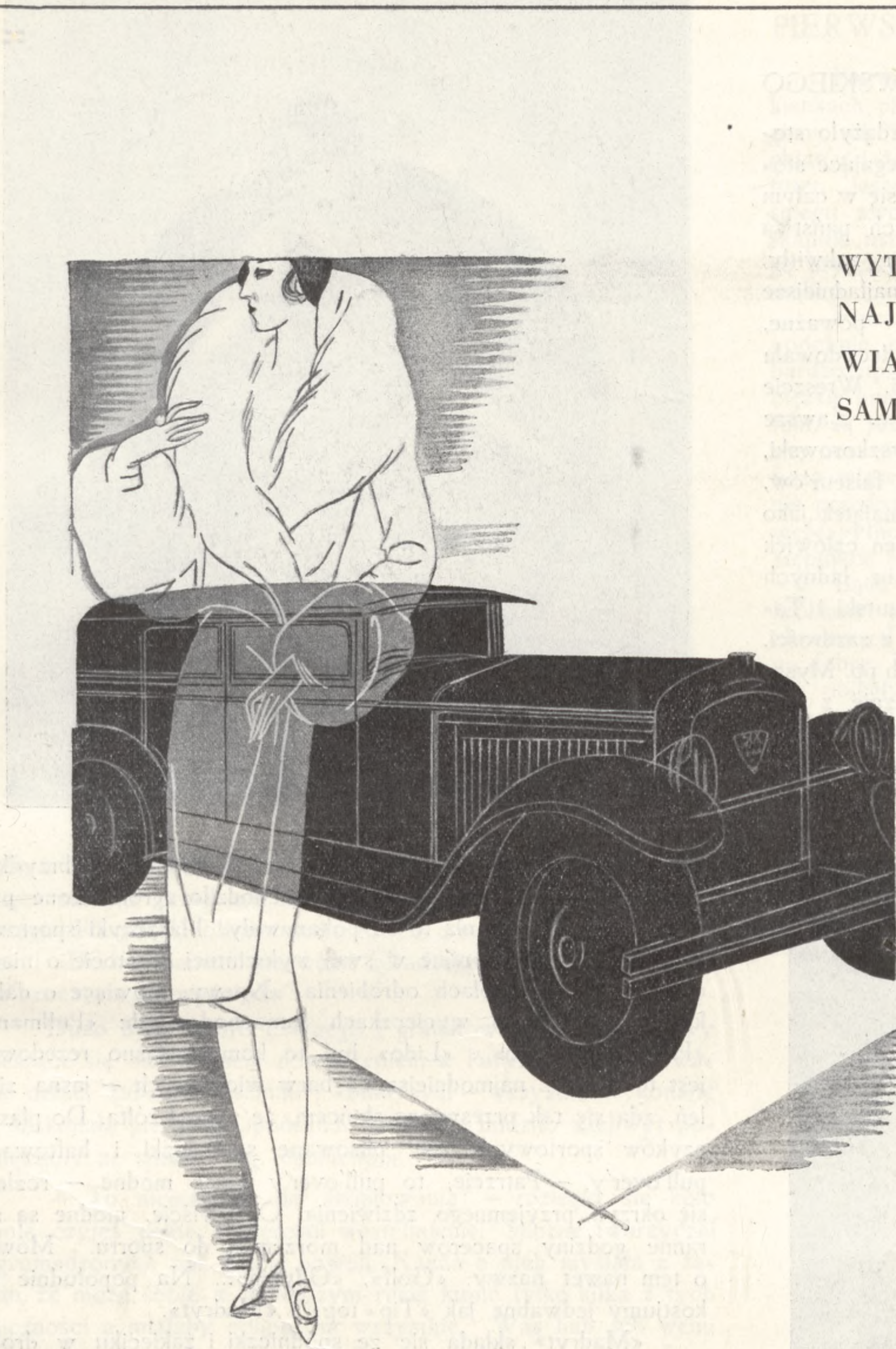
Na tak słaby stan posiadania samochodów w Polsce wpływa daleki od doskonałości stan dróg, brak masowej produkcji tanich wozów, a przedewszystkiem głęboko zakorzenione przekonanie, że samochód jest przedmiotem zbytku.

Dlatego też wszyscy ci, którym zależy na rozwoju automobilizmu w Polsce powinni zawsze i wszędzie zwalczać mylne przekonanie, że samochód jest luksusem. Samochód — to czynnik nadzwyczajnej doniosłości gospodarczej, którego rolę doceniono zagranicą, gdzie otrzymano wyniki, przekraczające najśmielsze marzenia.

Automobilizm posiada w Polsce jak najlepsze możliwości rozwojowe. Biorąc to pod uwagę zawsze pamiętać należy, że gdy Ameryka, królestwo samochodu, stawiała pierwsze kroki w dziedzinie automobilizmu w r. 1895, posiadała zaledwie 4 samochody. Przykład ten powinien być najlepszą zachętą dla tych, którym sprawa rozwoju automobilizmu w Polsce leży na sercu.



Niemieckie zakłady samochodowe „Opel", nabyte ostatnio przez amerykański koncern General Motors za cenę 125 miljonów marek



WYTWORNYM PANIOM NAJBARDZIEJ ODPOWIADA ELEGANCKI SAMOCHÓD «PEUGEOT»

SIX Peugeot 12

«POLSKI PEUGEOT»

WARSZAWA, HOŻA 9
TEL. 435-55

SALON WYSTAWOWY:

ALEJA JEROZOLIMSKA, 35 (RÓG MARSZAŁKOWSKIEJ).

WIOSNA

U BOGUCHWAŁA MYSZKOROWSKIEGO



Zanim jeszcze wiosenne słońce zdążyło stopić czarne sterty brudnego śniegu, zalegające stołeczne ulice, wiosna zademonstrowała się w całym swym uroku w wykwintnych salonach państwa Myszkorowskich. Ciasnym szpalerem zakwitły, skupione na fotelach pod ścianami, najładniejsze i najszykowniejsze z warszawianek — poważne, skupione, przejęte ważnością chwili — decydowała się bądź co bądź kwestja modnej linji. Wreszcie ukazały się żywe manekiny—prześliczne. Zawsze mam wrażenie, że p. Boguchwał Myszkorowski, gdyby nie był chlubą naszych grand faiseur'ów, mógłby zdobyć niemniejszy rozgłos i majątek jako kierownik scenki artystycznej. Jaką ten człowiek ma szczęśliwą rękę w wynajdywaniu ładnych i zgrabnych modelek! Dobrze, że Koszutski i Tacjanna nieobecni, bo musieliby pęknąć z zazdrości.

Ponieważ zgromadzona w salonach pp. Myszkorowskich socjeta składała się wyłącznie z pań, więc urodę żywych manekinów podkreślono szmerem uznania, gdzieniegdzie szmerem zazdrości, lecz bez przesadnego entuzjaznu jaki w podobnych okolicznościach zwykła nietaktownie manifestować płeć brzydka. Bo ostatecznie to co pokazywano obchodziło zgromadzone panie o wiele więcej, niż te co pokazywały. Płaszczyki sportowe tak doskonale harmonijne w swej wykwintnej prostocie o nieuchwytnych szczegółach odrobienia. Nazwy, mówiące o dalekich podróżach, o wycieczkach samochodowych: «Pullman», «Packard», «Lido»... «Lido» był to komplet jasno rezedowy, jest to jedna z najmodniejszych barw wiosennych — jasna zieleń, zda się tak przesycona słońcem, że niemal żółta. Do płaszczyków sportowych były plisowane spódniczki i haftowane pull'over'y. — Patrzcie, to pull'over'y wciąż modne — rozległ się okrzyk przyjemnego zdziwienia. Oczywiście, modne są na ranne godziny spacerów nad morzem i do sportu. Mówią o tem nawet nazwy: «Golf», «Gdynia»... Na popołudnie są kostjumy jedwabne jak «Tip-top» i «Madryt».



«Madryt» składa się ze spódniczki i żakieciku w drobniuchne kolorowe groszki na ciemnobrunatnem tle. Kołnierz zastępuje apaszka podbita jasnobeżowym jedwabiem, z którego jest zrobiona bluzka. Haute nouvbeauté kostjum deseniowy. Tego jeszcze nie było.

Komplety składające się z płaszcza i sukienki najczęściej harmonizują: ciemny kolor okrycia z wzorzystością sukni, zapomocą wzorzystej podszewki. Wiele wiosennych płaszczyków zrobiono z wełnianej żorżety. Ogólny zachwyt budzi ponsowa «Paryżanka» z jakiejś nowej wełnianej tkaniny, której nazwy p. Myszkorowski twierdzi, że zapomniał i uśmiecha się tajemniczo. Jeszcze bardziej tajemniczym staje się p. Boguchwał kiedy śliczna brunetka demonstrująca model «Wyścigi» pociąga lekko pasek i spódniczka z jasnej staje się zaraz ciemną, a potem jasną, a potem znów ciemną... i tak szereg razy na prośbę rozbawionej i zachwyconej publiczności. Ta znakomita

Wykwintne modele sukien wiosennych - kreacje Bogu



WELL

PIERWSZE WIOSENNE KWIATY

Pierwsze wiosenne kwiaty zakwitają na sukienkach pięknych pań. Jak pierwiosnki pod śniegiem, tak kwitną dyskretnie wzorzyste crêpe de chine'y i żorżety pod puszystą osłoną zimowych futer, jeszcze wtedy, kiedy sterty szaroburego śniegu zwolna topnieją na ulicach, a z dachów skapuje ustępująca zima, w postaci przymusowego prysznicu na głowy bezbronnych mieszkańców stolicy.

Futra nosi się jeszcze i będzie się prawdopodobnie nosić przez całe lato — zmierzchy dni bardzo upalnych bywają zdradliwie chłodne. Ale ciężkie karakuły i pogrubiające swą puszystością foki, są już stanowczo hors de saison. Na wiosnę nosi się futra wiosenne. Ubiegłej wiosny za futra wiosenne uważano króliki. Króliki pośmiertnie przedrukowane na lamparty, pantery i nawet węże-pythony, oraz uczciwe króliki mężnie występujące z uchyloną przyłbicą jako lapins cottelés.

Bądź co bądź zadużo już się zrobiło tych królików uczciwych i fałszywych i tej wiosny chcemy od nich odpocząć. Wyjdzie to im tylko na dobre, bo wobec nadmiernego zapotrzebowania ubiegłych sezonów sądzę, że najdzielniejsze samce królicze muszą być grubo przemęczone. Wiem doskonale, że szybkość rozmnażania się królików stała się przysłowiową, ale wiem także, że wszystko ma swoje granice. I królik musi cza-

robe à transformation musiała wszystkim najlepiej utkwić w pamięci chociaż przed nią i po niej szły suknie niemniej godne uwagi. Płaszczyki obramowane futrem zwane «Wielka Nagroda» i «Derby» samemi nazwami zdradzające swe przeznaczenie na uroczyste dni wyścigów.

Dużo było koloru czarnego i granatowego — są to barwy cieszące się niezmiernem powodzeniem w Paryżu. Wypracowanie detali, żabociki, fiszintki i kołnierzyki — wszystko wykonane z doskonałą precyzją japońskich hafciarek, budziło zachwyt pomięszany ze sporą dozą melancholji.

— To niemożliwe do skopjowania! — rozległo się koło mnie czyjeś pełne szczerości westchnienie. Śliczne twarzyczki zgromadzonych pań gasły powoli. Każda z nich myślała z żalem, że może sobie w najlepszym razie kupić tylko kilka z tych śliczności a miałaby ochotę na wszystkie. Was hab ich wenn ich nicht alles habe — powtarzały smętnie wraz z poetą. Lecz oto wkroczyły suknie balowe i rumieniec pożądliwości znów ożywił znużone twarzyczki.

Rzeczywiście było na co patrzeć.

Toalety balowe Myszkorowskiego są istnemi arcydziełami. Doskonałość ich draperji przypomina antyczne posągi, falistość linji zmieniających się przy każdym ruchu zdaje się mieć coś z wibracji muzycznych. Były tam i grandes toilettes z wzorzystych muślinów i misternie obciągnięta na biodrach a zarazem suto skloszowana toaleta która nazywała się «Paw», ale istny szał zachwytu wzbudził «Szał», wyczarowany z tysiąca plis z czarnej tafty naszytych na czarnym tiulu.

Tak wyglądała modna wiosna dla wtajemniczonych, zaproszonych do p. B. Myszkorowskiego. Zwykli śmiertelnicy zobaczą ją znacznie później.

wieczorowych i kostjumów
chwała Myszkorowskiego



sem wypocząć. To też dajemy im właśnie upragniony wypoczynek.

Tegoroczna moda wiosenna nie chce królików, a wyraźnie faworyzuje krety i agneau rasé. Zwłaszcza agneau rasé. Jest to bardzo wymyślny preparat ze skórek jagnięcych, które przeszły szereg skomplikowanych zabiegów fryzjerskich i kosmetycznych. Więc są golone, tlenione, prasowane, masowane... bo ja wiem, może nawet pudrowane, w rezultacie bardzo kosztowne. Ale cóż robić, są modne. Najładniej wygląda płaszczyk z agneau rasé z kołnierzem z lisa w identycznym kolorze. Ale najmodniejsze tej wiosny są kołnierze z miękkich futer, dające się z przodu wiązać jak szalik. Rękawy przy ostatnich modelach okryć futrzanych zwężają się przy dłoni, wyżej tworzy się bufa modelowana siecią misternych zakładek.

(D: c: na str. 22)



Popularny w Warszawie właściciel cukierni Ziemiańskiej, p. Albrecht, jest zapalonym automobilistą i bez pomocy szofera dokonuje dalekie wycieczki po Polsce i krajach Zachodniej Europy



Józef Relidzyński, ceniony literat i poeta, wydał ostatnio swoją powieść p. t. „Niewolnica miłości", zrealizowaną już przez jedną z wytwórni filmowych







Tyle o futrach wiosennych. Inne płaszczyki, o ile nie mają charakteru ściśle sportowego, naśladują krojem okrycia futrzane. Przy płaszczykach z czarnego jedwabiu robi się kołnierze z gronostai wiązane z przodu w miękką kokardę. Jest to nowość robiąca bardzo do twarzy.

Obok klasycznych tailor made'ów krajanych jak męski smoking lub marynarka, robi się dużo kostjumów z paskami, przypominających french. Bardzo modne są fantazyjne kostjumy jedwabne z tafty lub crêpe satin, przeważnie czarnych. Spódniczki kostjumów tego typu często bywają kloszowe a żakiety przypominają wydłużone bolera.

Już od połowy lutego, w najbardziej trzaskające mrozy, nosiły szanujące się warszawianki kapelusze ze słomy, lub przynajmniej filcu przybranego słomą. Wiosna przynosi nam w darze szersze ronda, tak wdzięczne dla każdej twarzy. Ronda fantazyjnie wygięte, lekko odchylone z przodu, opadające zboku lub ztyłu. Obok zeszłorocznych bangkoków i sizolów, które po przebyciu kuracji odmładzającej w rękach doświadczonej modystki, dadzą się jeszcze z powodzeniem nosić, mamy szereg kuszących nowości wiosennych jak słomy ażurowe, koronkowe, wzorzyste, wszystkie prześliczne i wszystkie bardzo kosztowne, niestety.

Błyszczącą słomę łączy się z matową żorżetą, rypsową wstążką i filcem, który choć odsunięty na drugi plan bynajmniej nie myśli rezygnować ze swych praw od życia w świecie mody. Wśród wiosennej gamy kolorów jasnych i żywych, wciąż trzyma prym król kolorów — kolor czarny, zwycięsko dominujący każdą modę. Lisa i apaszkę z powodzeniem zastępuje nieraz gorżetka z miękkiego futerka, dająca się wiązać jak krawat lub szalik. Jest to logiczny wynik mody wiązanych kołnierzy przy płaszczach. Ale ja miałam pisać o kwiatach wiosennych. No więc, jak wspomniałam wyżej, kwitną one na naszych sukniach a także i w butonierkach naszych kostjumów i płaszczy. Najładniej wyglądają przy futrach, tworząc z niemi uroczy i pikantny kontrast. O ile nie są drukowane lub malowane na tkaninie, robią się z aksamitu i sukna, jedwabiu i batystu, z perłowej masy, z ceraty i ze szkła.

Żywe kwiaty zakwitną znacznie później, wtedy kiedy pierwsze kwiaty wiosenne na sukienkach modnych pań zdążą już nieco opatrzyć się i przywiędnąć.

Administracja powiadamia o podwyższeniu cen ogłoszeń, a mianowicie: 1 str. zł. 1000, 1/2 str. zł. 550, 1/4 str. zł. 300, wielobarwne o 50% drożej. Nowe ceny obowiązują od numeru niniejszego.


PERFUMY
PUDRY
WODY
KOLOŃSKA
I KWIATOWA
MYDŁA
KREMY
ORAZ
ŚRODKI DO
PIELĘGNO-
WANIA
ZĘBÓW
EAU
DE COLOGNE
FR. PULS S.A.
FR. PULS S.A.
WARSZAWA WIERZBOWA 11
1928
T GRONOWSKI

GDZIE SIĘ UBIERAJĄ POPULARNI ARTYŚCI NASZYCH TEATRÓW



P. ADOLF DYMSZA

znakomity artysta teatru Qui Pro Quo, który zajmuje jedno z pierwszych miejsc wśród zespołu tego teatru ubiera się w firmie:

Jeden z najpopularniejszych artystów polskich, filar teatru „Morskie Oko", p. Wł. Walter ubiera się w firmie:



P. WŁADYSŁAW WALTER


AVIONS VOISIN
VOISIN
GENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO:
POLSKIE TOWARZYSTWO SAMOCHODOWE
SAINT-DIDIER
SP. AKC.
WARSZAWA, UL. MAZOWIECKA 9
TELEFONY: Dyrekcja: 328-81, Dział sprzedaży: 335-84
Zarząd: 328-84, Biura, składy 328-87
ŁÓDŹ, L. GERARD, PIOTRKOWSKA 113, TEL. 50-40
TEL·III·71

MIĘDZYNARODOWY KALENDARZ SPORTOWY SAMOCHODOWY
NA ROK 1929

MARZEC.

31. marca—1 kwietn.
Francja . . . . Wyścigi na obwodzie w Garoupe.

KWIECIEŃ.

1. Anglja . . . . Zawody w Brookland.
13—14. Włochy . . . . Wyścigi tysiącmilowe.
14. Monaco . . . . I Grand Prix samochodowe.
21. Włochy . . . . Wyścigi na obwodzie Piotra Bordino w Alexandrji.
27—28. Włochy . . . . Wyścigi na obwodzie w Cremonie.
21. Francja . . . . Grand Prix Marokka.
27—28. Włochy . . . . Wyścig Naokoło Sycylji.
28. Czechosłowacja . Wyścigi na wzniesieniu Zbraslaw-Jiloviste.

MAJ.

5. Włochy . . . . Targa Florio.
8—12. Niemcy . . . . IX Turniej Automobilowy w Wiesbadenie.
12. Włochy . . . . Wyścigi na obwodzie w Messynie.
19. Włochy . . . . Grand Prix autodromu Monza.
19—20. Francja . . . . Wyścigi o nagrodę Edwarda Whitechurch.
20. Anglja . . . . Zawody w Brookland.
26. Włochy . . . . Królewskie Grand Prix Rzymu.

CZERWIEC.

2. Belgja. . . . . Grand Prix Frontières.
2. Niemcy . . . . Wyścigi na wzniesieniu Kessel.
2. Francja . . . . Zawody szybkości w Nadrenji.
9. Włochy . . . . Wyścigi na obwodzie w Mugello.
9. Francja . . . . Wyścig Toul-Nancy.
15—16. Francja . . . . Konkurs wytrzymałości w Mans.
16. Hiszpanja . . . Wyścigi na wzniesieniu Rabassada.
16—23. **Polska . . . . VII Raid Automobilklubu Polski.**
19—24. Niemcy . . . . Turniej samochodowy w Baden-Baden.
22—25. Łotwa . . . . Konkurs wytrzym. przez Niemcy, Łotwę i Estonję.
30. Francja . . . . Grand Prix Francji.

LIPIEC.

6—7. Belgja. . . . . Grand Prix Belgji.
7. Francja . . . . V Grand Prix Marny.
7. Austrja . . . . Wyścigi na wzniesieniu Arlberg.
12—13. Irlandja . . . . Wyścigi samochodowe.
14. Niemcy . . . . Grand Prix Narodów dla samochodów sportowych.
20—21. Francja . . . . Grand Prix Automobilklubu Północnego i wyścig o nagrodę im. Boillota.
21. Włochy . . . . Wyścigi na obwod. w Montenero.
25. Hiszpanja . . . VII Grand Prix Saint Sebastien.
31. Hiszpanja . . . Grand Prix Hiszpanji.

SIERPIEŃ.

2—3. Włochy . . . . Wyścigi o nagr. Abruzzo.
4. Włochy . . . . Wyścigi o nagrodę Acerbo.
5. Anglja . . . . Zawody w Brookland.
10. Irlandja . . . . Wyścigi samoch. w Leinster.
11. **Polska . . . . III Wyścig tatrzański.**
11. Francja . . . . Wyścigi na wzniesieniu Ventoux.
17. Anglja . . . . Tourist Trophy samochod.
18. Szwajcarja . . . Wyścigi na wzniesieniu Klausen.
18. Francja . . . . Grand Prix Conmminges.
25. **Polska . . . . Wyścig 20 klm. we Lwowie.**
25. Niemcy . . . . Dzień rekordów we Fryburgu.
25. Francja . . . . Wyścigi na wzniesieniu Chamonix-Mont Blanc.

Data nieustalona. Austrja. Raid Alpejski.

WRZESIEŃ.

1. Jugosławja . . . III wyścigi w Zagrzebiu.
7—8. Francja . . . . Wyścig o Trophée National.
8. Austrja . . . . Wyścigi na wzniesieniu Geisberg.
8. Włochy . . . . Grand Prix Europy.
15. Austrja . . . . Wyścigi na wzniesieniu Semmering.
21. Anglja. . . . . Zawody w Brookland.

ZAWODY OGÓLNO-KRAJOWE POLSKIE

Miesiąc	Dzień	Nazwa zawodów	Organizator
Maj	5	Konkurs na zużycie paliwa	Automobilklub Polski
Maj	12	Wyścig płaski połączony ze Zjazdem Gwiazdz. w Łodzi	Łódzki Automobil-Klub
Maj	19-20	Raid Górski	Krakowski Klub Aut.
Czerwiec	2	Wyścig na Krzyżowej	Krakowski Klub Aut. Małopolski Klub Aut. Sląski Klub Aut.
Czerwiec	16-23	*Raid Międzynarodowy*	Automobilklub Polski
Lipiec	27	Zjazd Gwiazdz. do Poznania	Automobilklub Wielkop.
Lipiec	28	Wyścig płaski p/Poznaniem	Automobilklub Wielkop.
Sierpień	11	*Wyścig Tatrzański*	Krakowski Klub Aut.
Sierpień	25	*Wyścig płaski we Lwowie*	Małopolski Klub Aut.
Wrzesień	14-16	Raid Pań	Automobilklub Polski
Wrzesień	29	Dzień rekordów	Automobilklub Polski





Alicja Halama, artystka teatru „Morskie Oko"

(Z rewji „1000 pięknych dziewcząt")



W. L.

TRÈS SPORT

Każda elegancka kobieta obecnie uprawia sporty — to już stało się aksyomatem. Kiedy odwilż wiosenna uniemożliwia sporty zimowe, a na biały sport tenisowy i wyczyny pływackie jest jeszcze cokolwiek za chłodno — sportem wiosennym par excellence jest automobilizm. W zimie zaniedbałyśmy go nieco z powodu mrozów (woda zamarzała w radjatorze, a ręce grabiały przy sterze) za to teraz z tem większą radością odnawiamy kontakt ze sportową maszyną, niby, z żywą dawno niewidzianą istotą. Czy jej zimowy wypoczynek aby nie zaszkodził! Z pewnością trzeba coś przesmarować, coś podciągnąć, coś zmienić... To sprawa mechanika? Hm, tak... do pewnego stopnia. Dobry jeździec nikomu nie powierza pieczy nad ukochanym wierzchowcem, tak i rasowa sportsmenka zawsze przyjmuje czynny udział w remoncie swego auta. Zresztą trzeba wszystko umieć, niewiadomo co się może zdarzyć na szosie. Niepodobna przecież uzależniać się od humoru



przejeżdżających automobilistów. Zwłaszcza, że z tym humorem to różnie bywa.

Trudno byłoby Pani włazić pod snmochód w wizytowej, a nawet sportowej sukni. Niezbędne jest samochodowe combinaison. Właśnie są prześliczne, nowe modele równie eleganckie jak wygodne. Combinaison deux pieces-spodenki i bluza. Ani jednego guzika, wszędzie zapięcie systemem eclair. Jedno pociągnięce na przód bluzy i kołnierzyk. Jedno pociągnięcie na każdy z rękawów. Spodenki luźne w górze, éclair obciąga ciasno dookoła kostek. Nawet poprzeczne kieszonki na spodenkach i bluzie są również błyskawicznie otwierane i zamykane. Zupełnie jak torebka i jak żelatynowe szybki Pani sportowej maszyny.

Ach ten system éclair! Znajdujemy go wszędzie. Kostjum sportowy bez zastosowania błyskawicznego zapięcia jest obecnie nie do pomyślenia. A słyszałam niedawno, że wynalazca sprzedał swój pomysł za marne paręset dolarów. To się nazywa sprzedać zboże na pniu.

Takie combinaison robi się ze skóry glansowanej i zamszu, ale najpraktyczniejsze są niewątpliwie brezentowe. Mogą mieć naszycia skórzane przy kołnierzu i kieszonkach. Combinaison jest strojem automobilistki przy pracy. Asystuje w nim Pani przy remoncie auta, bierze udział w raid'ach i dalszych wycieczkach samochodowych. Natomiast sądzę, że żadna z Pań nie wpadnie na pomysł ubrania się w combinaison do przebycia popularnej trasy między Europejskim i Ziemiańską. Auto w mieście nie wymaga żadnego specjalnego kostjumu. Chociaż owszem, Pani przy kierownicy nie potrzebuje co prawda być zaszytą od stóp do głowy w skóry, hełm automobilowy stanowi narówni z combinaison'em wyłączną atrybucję dalszych wycieczek, ale też i żorżetowa cape i kapelusz z tiulu i cross'ów byłyby dla Pani prowadzącej auto, conajmniej nieodpowiednie.

Kobietę trés sport powinna zawsze i we wszystkiem charakteryzować wykwintna prostota. Skromny płaszczyk angielski, kostjum tailor-made, bluzka zrobiona krojem męskiej koszuli, wzorzysty pull'over, niewielki kapelusik z filcu lub słomy, spokojny w linji, harmonizujący z angielskim charakterem całości. Bardzo modne są ostatnio miękkie fasoniki z rondem, zrobione z zamszu. Robią bardzo do twarzy. Granatowy berêt basque, chociaż opatrzony i zbanalizowany niemiłosiernie, jest zbyt wygodny i praktyczny, aby sportsmenki nadewszystko ceniące właśnie praktyczność wygody, miały z tak miłego nakrycia głowy zrezygnować. Szal lub apaszka na szyję doskonale dopełnia sportowego stylu ubrania. Po zeszłorocznej modzie na grochy, mamy w tym roku modę na kraty. Krata na palcie to bardzo brzydkie i bardzo poszerzające, ale na apaszce lub szaliku, owszem, wcale, wcale...

Pończochy z wzorzystej wełny zdjęłyśmy razem z futrami. W zimny i wietrzysty dzień można włożyć wełniane skarpetki z wywinię-

tym, wzorzystym mankietem. Ça fait très sport i skutecznie chroni od zimna.

Kiedy się nie prowadzi auta, może nas przecie czasem zastąpić szofer, albo w ostateczności mąż (niech się raz na coś przyda), o wiele praktyczniejsza niż pled, którym owijały sobie nogi nasze prababki jeżdżąc dyliżansem, jest torba samochodowa z zamszu, wyściełana wewnątrz futrem i zapinana oczywiście systemem eclair. Wsadza się do takiego worka nogi powyżej kolan i siedzi się jak u Pana Boga za piecem. A jakby się samochód wywrócił toby człowiek i tak nie zdążył uciec, więc skrępowanie nóg nie gra roli. A po katastrofie o ile nogi nie są połamane, to przecie eclair rozpina się błyskawicznie. No a jeżeli są połamane, to oczywiście nie pomoże eclair tylko chirurg. Trudno, doktorzy też muszą żyć.

Niezbędne skompletowanie automobilowej elegancji stanowi pies. Najmodniejsze są brodate terjery szkockie. śliczne w swej cudacznej brzydocie. Z dużą sześciocylindrową maszyną świetnie harmonizuje piękny dog, najlepiej jeżeli go dobrać do koloru maszyny, lub też polakierować maszynę na kolor doga. Odpowiednio wytresowany pies może zastępować klakson, w razie nieszczęśliwego wypadku może spowodować pomoc. W każdym razie doskonale wygląda, gdy siedzi bardzo zadowolony na miękkich poduszkach auta, przy swej uroczej właścicielce Très sport.





WŁODZIMIERZ W. POPŁAWSKI

– C'EST LA VIE –

Rozpoczęło się nader banalnie.

— Zdaje mi się, że jesteśmy rodakami—zauważył zaraz po pierwszym «lunch'u». Przytaknęła obojętnie.

Rzeczywiście była jedyną Rumunką w tym wielkim, pływającym hotelu, pełnym Anglików, Francuzów lub Niemców. Nic też dziwnego, że kiedy w Salonikach wsiadł ten młody, wytworny, o suchem, rasowo rzeźbionem obliczu — mężczyzna, kiedy przeczytała na liście pasażerów I-ej klasy «Hrabia Armand Marja Dibulescu, dyplomata» i kiedy wreszcie ten, można rzec: z nieba spadający rodak, przemówił do niej po rumuńsku, z trudnością powstrzymała zbyt jaskrawe objawy radości.

* * *

Po kolacji zagłębili się w miękkich, wygodnych leżakach na skraju spardecku.

— Pani do Genui?

— Nie, do Neapolu.

— A czy wolno wiedzieć skąd?

— Owszem, z Konstantynopola.

— Baśniowe miasto. Przynajmniej kiedyś. Teraz zdaje się zamiera, europeizuje się, gwałtownie zrzuca z siebie czarowną szatę Wschodu.

— Tak, tak, jednak mimo wszystko, jeszcze pozostaje uroczem miastem z bajki. Gdyby mu tylko odjąć Galatę i Perę, a zostawić sam Stambuł — bajka byłaby całkowita. Szkoda, że musiałam wyjechać, ale... ja jestem już taki biedny, wędrowny ptak. Stale coś każe mi przerzucać się z miejsca na miejsce. A pan dokąd jedzie?



Pani Jadwiga Bukojemska, popularna artystka teatru „Morskie Oko" z niepospolitą werwą prowadzi konferensjerkę w obecnej rewji „1000 pięknych dziewcząt"
Fot. St. Brzozowski

— Także do Neapolu. Śmiem wierzyć, że w tem uroczem mieście zechce pani skorzystać z moich usług «cicerona».

— Chciałby pan poświęcić się dla prawie nieznanej kobiety?—zapytała z lekkim, ledwie dostrzegalnym uśmiechem.

Mała żarówka, skryta dyskretnie w opalowej kuli, rzucała bladą poświatę na matową, delikatną twarz, o długich, zielonkawych źrenicach, przepysznych łukach wąskich brwi i karminowych kwiatach pełnych, drapieżnie rozchylonych warg.

Gorzały łuną olbrzymie brylanty kolji, bransolet, pierścionków.

— Dla cudnej rodaczki.

* * *

Schodzili wolno po szerokim pomoście.

W olbrzymich blokach portu, kłębił się, bulgotał, wrzał stop różnobarwnych ludzi, biegających w upalnych promieniach południowego słońca. Jazgotał dokuczliwy wrzask setek rozbieganych języków. Dudniły setki pędzących gdzieś pak, kufrów, skrzyń, worków.

— Niech mi pan poradzi w jakim zamieszkać hotelu i jak się do niego dostać. Jestem zupełnie bezradna, jak małe dziecko...

— Zaraz dziecko znajdzie się w najwytworniejszym hotelu miasta. Prawdopodobnie czeka moja maszyna, odwiozę panią.

Pyszne łuki brwi podniosły się z ciekawością, jednocześnie maleńka, wypieszczona dłoń mocniej zacisnęła się na ramieniu mężczyzny.

Wyszli z hali portowej.

W ostrych, parzących włóczniach południowego słońca, lśniło purpurą karoserji niskie torpedo «Bugatti».

— Otóż i auto. Pani pozwoli się odwieźć?

— Powiedziałam, może pan robić ze mną co tylko zapragnie, jestem całkowicie bezradna.

Mały, ciemnolicy boy otworzył usłużnie drzwiczki.

— «Bertolini!»

Szofer skłonił się w milczeniu. Maszyna zerwała się prawie bezszelestnie i płynęła gładkim asfaltem szerokich, ocienionych bulwarów.

Jak jaskrawy błysk pioruna przecinali pogmatwaną szachownicę ulic, upstrzonych barwnym kobiercem przechodniów.

— Jak tu ładnie, jaki szalony ruch. Niczem Paryż — szeptała z dziecięcą radością, tuląc się i głaszcząc małą dłonią, ubrylantowaną rękę hrabiego.

Tuż przed nimi, z zakrętu Corso Vittorio Emanuele wystrzelił w błękit biały blok, naszpikowany setkami okien, ryczący aroganckim błyskiem złoconych, metrowych liter:

«PALACE HOTEL BERTOLINI»

Szofer otworzył drzwiczki.

— Czekam! — zawołała już z wnętrza dźwigu.

* * *

Nazajutrz przed południem obudził ją lekki szelest. Nad łóżkiem stała pokojówka.

— Boy przyniósł ten kosz i list.

Wyrwała z ciekawością długą, delikatnie pachnącą kopertę. Na maleńkiej, pergaminowej karcje czerniał napis: «Hrabia Armand Marja Dibulescu, konsul rumuński w Neapolu».

A więc hrabia, prawdziwy hrabia. Piękny, młody i prawdopodobnie bogaty. Spojrzała na kosz kwiatów. Płonęły szaleńczą orgją barw.

* * *

— Dziękuję za kwiaty. Takie cudne, takie pachnące.

Opowiadała z uśmiechem. Jej smukła figurka odziana delikatną pajęczyną koronkowej sukni, z ledwo dostrzegalnym zarysem prawie dziecięcych piersi, z cudowną linją nóg, kładła się bogatą, stylową sylwetką na tle chłodnego przepychu restauracyjnej sali.

Gdzieś, w zagubionej niszy płakały cichutko, szarpiąc nerwy, afrykańskie banjo i hawajskie gitary, miauczały leniwie saksofony, nie zrażone ostrym szelestem elektrycznych, niezmęczonych propelerów. Jak złudne cienie przemykały się cichutko czarne sylwetki kelnerów, roznoszących potrawy, i, z okazji upalnego dnia, wyjątkowo obficie «whisky and soda».

Na kawę zaprosiła go do swych hotelowych apartamentów.

— Ktoś ty?

Szeptała z dziwnym błyskiem podługowatych, zielonych, jak szmaragd źrenic.

— Jesteś cudny, jak najniedościglejsze marzenie. Żaden z moich kochanków tobie nie dorównywał. To byli obrzydli, powojenni «panowie». Patrz, to od nich...

Otworzyła złote, inkrustowane puzderko.

— Patrz!

Na ciepłej purpurze aksamitu zagorzały miljardem błysków olbrzymie brylanty, perły, smutne, krwawe rubiny, tajemnicze opale, lazurowe szafiry, zwoje złota, srebra, platyny.

Otaksował je jednem spojrzeniem.

— A to ode mnie.

Wyjął niedbale gruby plik dolarowych banknotów i rzucił na plusz berżery. Roześmiała się.

— Od ciebie nic nie chcę. Nic a nic.

Szeptała cichutko, głaszcząc jedną dłonią twarz hrabiego, a drugą — chowając banknoty pod stosy kolorowych poduszek.

* * *

Złośliwy, słoneczny grot wdarł się poprzez gmatwaninę rolet, żaluzyj, firanek.

Połechtał delikatnie i obudził.

Z hrabiego i... szkatułki — śladu.

* * *

List «hrabiego» Armanda Marji Dibulescu do pani Milescu:

New York, 15. IX. 28 r.

Pani!

Doprawdy, szczytem złego tonu i nietaktu zmuszony jestem nazwać Jej postępek. Jak może tak ładna i wytworna kobieta nosić fałszywą biżuterję i narażać przyzwoitych ludzi na wydatki i stratę czasu. Radzę na przyszłość poprawić się, a tymczasem zwracam Pani «biżuterję».

A. M. hr. Dibulescu.

P. S. Nawet szkatułka okazała się z oreum.

D.

List p. Milescu do «hrabiego» Armanda Marji Dibulescu.

Palermo, 3.X.28 r.

Panie!

Dziwi mnie bardzo, że Pan się nie zorjentował wcześniej i odrazu nie odkrył kart. Zaoszczędzilibyśmy sobie czas, wydatki i obopulny zawód. Niestety. Jedno wprowadza w świat — fałszywą biżuterję, drugie — fałszywe pieniądze. Po wojnie tak trudno żyć, trzeba się wszystkiego chwytać. Jeść trzeba.

Na zakończenie muszę przyznać, że pracuje pan po mistrzowsku. W załączeniu zwracam «pieniądze».

Lola Milescu.

List ten nie został wysłany, ponieważ autorka, 100% kobieta dopiero po napisaniu zorjentowała się, że nie posiada bliższego adresu «hrabiego».

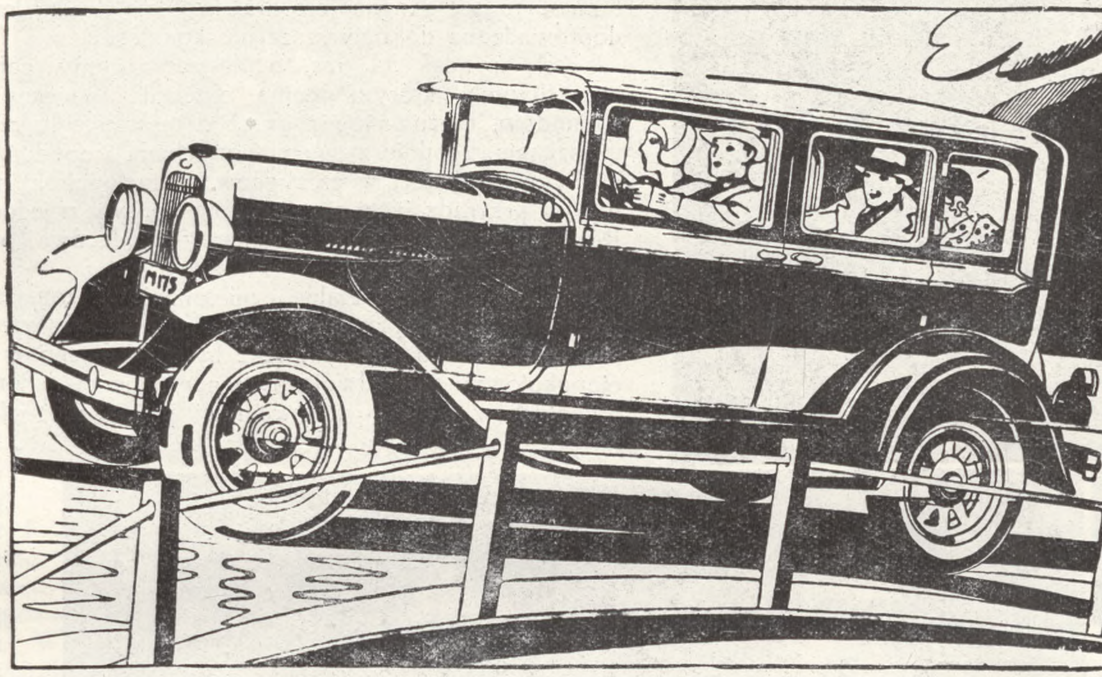
«Dolarami» jego zapłaciła hotel w Palermo i parę rachunków u Worth'a.



Utalentowana tancerka p. Marja Ambrożewiczówna zaprezentowała na swym poranku w teatrze „Morskie Oko" 13 kreacji tanecznych, nacechowanych wielką kulturą i bogatą inwencją choreograficzną







Najbardziej nowoczesny samochód

OSIĄGNIĘCIE idealnego połączenia wytwornego wyglądu z komfortem, szybkością i pewnością silnika oraz nadewszystko z umiarkowaną ceną jest niezwykle trudnem zadaniem, możliwem jednak do wykonania przy doświadczeniu i olbrzymich zasobach technicznych General Motors.

Nowy typ Oldsmobile posiada w wysokim stopniu te wszystkie zalety, dzięki 32 letnim próbom i doświadczeniom, uwieńczonym całkowitem powodzeniem przy zastosowaniu najbardziej współczesnych ulepszeń.

Składają się na nie: cichy chód wobec gumowej izolacji motoru i podwozia, brak wszelkich wstrząśnień, dzięki hydraulicznemu izolatorowi oraz nadzwyczaj czuła kierownica.

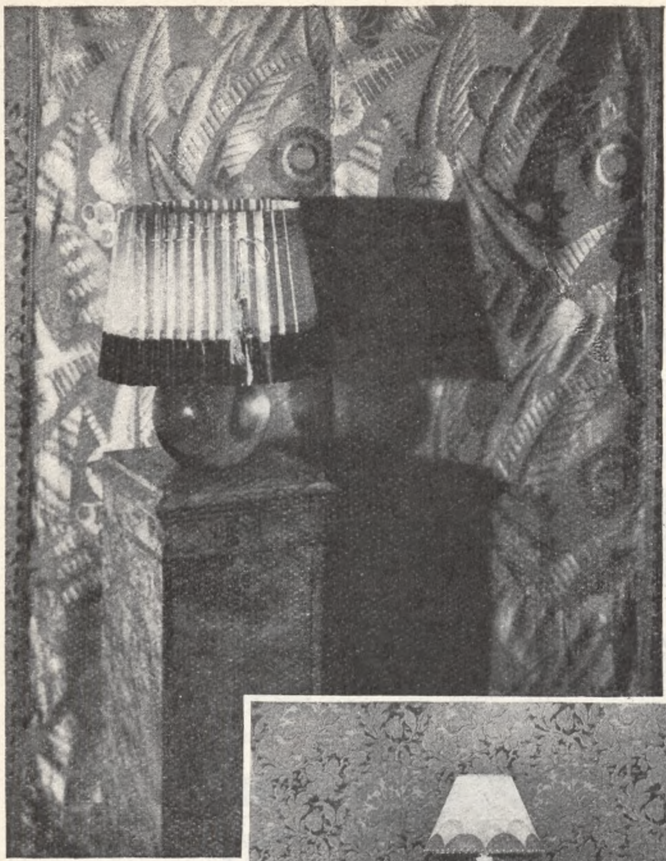
Całość odznacza się wytworną, wygodną, harmonijną karoserją, specjalnie nisko osadzoną, w celu zapewnienia bezpieczeństwa przy szybkiej jeździe.

Pozatem cena znacznie niższa, niż jakiegokolwiek innego samochodu tej klasy i wyglądu.

Przejażdżka próbna w porozumieniu z najbliższym zastępstwem General Motors potwierdzi to zdanie. *Wyrób General Motors.*

OLDSMOBILE

GENERAL MOTORS W POLSCE, WARSZAWA





Fragmenty wytwornych wnętrz i kompozycji znanej malarki p. Z. Raczyńskiej-Arciszewskiej



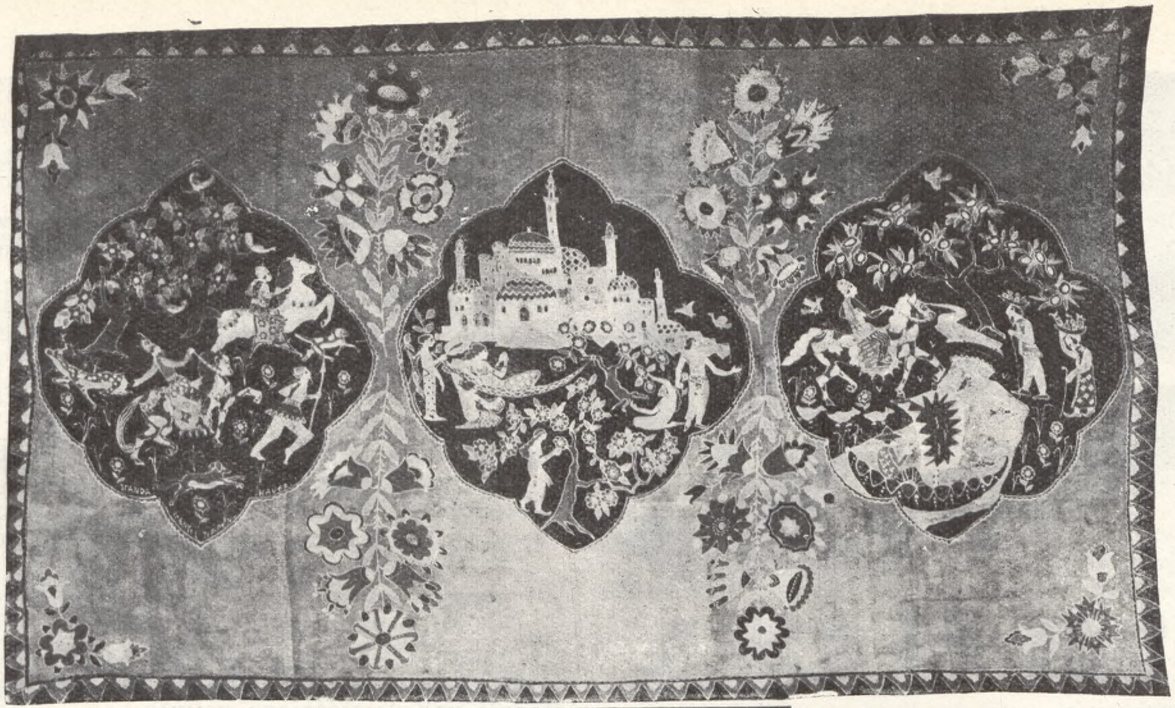
JADWIGA KIEWNARSKA

SZTUKA MIESZKANIA

Każdy, kto miał nieszczęście poszukiwania w Warszawie pokoju lub mieszkania (Bóg jeden wie, jak wielkie to jest nieszczęście i ile lat czyśćca winno być za to człowiekowi odpuszczone), zna beznadziejną depresję, spowodowaną posępną brzydotą i monotonją warszawskich intérieur'ów. Prócz szablonowo szpetnych klatek schodowych, zdarzają się w przeciętnych kamienicach dochodowych, niekiedy i inne tak wymyślnie ohydne, że ma się wprost ochotę usiąść na przybrudnym stopniu i gorzko zapłakać. Sama znalazłam się kiedyś na takich schodach, gdzie na plafonach ślizgali się chłopcy grandeur naturelle, ślizgali się na turkusowym lodzie, na tle malinowego nieba. Lecz i te schody ze ślizgającymi się chłopcami i te zwykłe, szaro-buro-zielonkawe z niezbędnym ornamencikiem secesyjnym, wiodą zawsze do jednego mieszkania: do przedpokoju, w którym stoją kufry i kosze i do salonu, gdzie czarne, kryte czerwonym lub zielonym pluszem, meble stoją «na codzień» w pokrowcach. Takie mieszkanie jest miejscem, z którego się pośpiesznie wychodzi i do którego się wraca li tylko poto, żeby zjeść i żeby się przespać. A przecież jednem z podstawowych uczuć człowieka jest potrzeba—Domu. Przecie każdy, zwłaszcza zakładający rodzinę, pragnie mieszkać. Mieszkać, to znaczy mieć swoją własną przystań, w której się wypoczywa od trudów i trosk, związanych z życiem nazewnątrz, gdzie wszystko koi, łagodzi, uspakaja. To wszystko, zdaniem anglika, powinien dawać dom (sweet home), to też Anglja jest krajem gdzie sztuka mieszkania została doprowadzona do najwyższej doskonałości.

A u nas? U nas, o ile wyłączymy garstkę nielicznych szczęśliwych, którym wojna oszczędziła piękne siedziby ojców i dziadów, można mówić tylko o tęsknocie ludzi kulturalnych do mieszkania, zgodnie z swemi potrzebami i upodobaniami. Tęsknocie, przechodzącej w zrezygnowaną melancholję u ludzi biernych, lub też przeradzającej się w czyn zbiorowy u jednostek twórczych. Rezultatem takiej twórczej tęsknoty są placówki polskiego przemysłu artystycznego.

Trudności materjalne i mieszkaniowe zmuszają całe rodziny do gnieżdżenia się w jednym pokoju, cudów wtedy dokazuje kobieta. Ta sama, której nieraz było za ciasno w pięcio lub sześciopokojowym, przedwojennym apartamencie. Potrzeba jest matką wynalazków i pod wpływem tej przemożnej władczyni, robi się bezcenne odkrycia. Przymus pogodzenia w jednym, niewielkim pokoju, zajęć tak rozmaitych jak praca, jedzenie i spanie, wytwarza niezmierną oszczędność miejsca, matematycznie przemyślaną celowość ustawienia każdego sprzętu. I oto okazuje się, że niemal zawsze celowość jest równoznaczna z estetyką. Pragnąc





zasłonić plamy i dziury, w odwiecznej, wyblakłej tapecie, odkrywa się walory dekoracyjne tkaniny. Przysłaniając rażącą oczy żarówkę, poznaje się tajemnice efektów świetlnych. W ciężkiej szkole odnajętego pokoju kształcą się nieraz pierwszorzędne talenty dekoracyjne, rodzi się styl nowoczesnego wnętrza. Wiedza nabyta na tej ciernistej drodze nie staje się zbędną i wtedy kiedy się otwierają wymarzone, nareszcie gotowe drzwi własnego mieszkania w kooperatywie. Bo i tam jest i ciasno, i nisko, i rozkład pokoi bywa taki, że niewiadomo co z niemi począć. Wspaniały garnitur nowiuteńkich mebli nie chce się zmieścić w żadnym pokoju. Szafa rogiem wyłazi przez drzwi, a dwa małżeńskie łoża tak zawaliły sypialnię, że niema w niej ani przejścia ani wyjścia. Malarz i architekt to naturalni sprzymierzeńcy ludzi chcących mieszkać. Tylko architekt, mający malarskie poczucie barwy, potrafi szczęśliwie rozwiązać trudności źle zbudowanego mieszkania, skomponować mebel dostosowany do rozmiarów wnętrza. Dobrać odcienie i kształty, któreby rozszerzyły ciasne ściany. Zastąpic tradycyjne łóżka, wywołujące nieuchronnie wrażenie szpitala, rozłożystemi i rozkosznie miękkiemi otomanami, zamieniając jednocześnie sypialnię na pokój mieszkalny, zastępujący salon i gabinet. Artysta architekt potrafi wyzyskać estetycznie i spożytkować praktycznie, każdy najmniejszy zakątek. Umie rozproszyć światło lub też je skupić w jednym wybranym punkcie. Środkami najprostszemi, formą, barwą i światłem wytwarza nastrój ciepła, wygody, spokoju i bezpieczeństwa, któremu na imię dom.



Makaty batikowane, wykonane przez p. W. Gentil Tippenhauer. U góry — „Szecherezada", w środku — „Djana Łowczyni", u dołu — „Bolesław Chrobry".



KUSICIELKA

IRENA PRUSZYŃSKA

Przez pokład łodzi podwodnej „Mewa" przemknął cień dziewczyny i znikł w głębi. Po chwili łódź opuściła port.

Kapitan Witty Caress, który dostał rozkaz wyprobowania tej nowej łodzi, stał przy stole w swojej kabinie. Przy nim porucznik Harry Foster i podporucznik George Pembroke.

— Wszystko w porządku, — meldował porucznik Foster, — idzie, jak zegar.

— Za dwie godziny opuścimy się na czterdzieści metrów, — oznajmił kapitan, podkreślając jakąś notatkę.

Został sam. Pochylił się nad mapą. Rosły blondyn, lat czterdziestu, z niełada ną, mądrą twarzą, kapitan Caress cieszył się dużem uznaniem jako oficer marynarki, zaliczony w poczet najzdolniejszych.

Drzwi otworzyły się cicho i na progu stanęła młoda dziewczyna. Oczy jej, przysłonięte tumanem zadumy, zielone były, jak morskich wód głębie, burza jasnych włosów piętrzyła się nad czołem, kapryśnych ust czerwona linja, jak trzcina, gibka postać.

Kapitan, oniemiały ze zdumienia, nie poruszył się z miejsca. Dziewczyna podeszła doń szybko.

— Jakim sposobem?... jak pani śmiała?... — wykrztusił wreszcie.

— Mniejsza o to, — odpowiedziała spokojnie, siadając na wałku fotela, — teraz aktualniejsze jest, gdzie mnie pan umieści...

— Pani jest bezczelna! — porwał się kapitan, — każę zawrócić i wyrzucę panią na ląd!

Spojrzała na niego z uśmiechem, przechylając głowę:

— Pan, zdaje się, zapomniał, kapitanie, że wyruszyliśmy mniej więcej półtorej godziny temu, to jest jesteśmy jakieś 16, 18 mil morskich od brzegu i wracać nie byłoby sensu.

Pan sobie nie wyobraża, — zwróciła na niego swoje mieniące źrenice, — czem dla mnie jest ta podróż. To było moje najgorętsze pragnienie, nie używszy podstępu, nie mogłabym go nigdy urzeczywistnić.

Caress przyglądał się dziewczynie. Smukłe nogi założyła jedną na drugą, odsłaniając je aż za kolana, mówiąc, pochylała się ku niemu. Zdawała się być świadoma wszystkich grzechów, uroda jej była dziwnie niepokojąca. Kapitan uczuł przyspieszone tętno w skroniach, od dziewczyny szedł jakiś narkotyk, który go oszałamiał.

— Więc gdzie? — zapytała, pochylając się bardziej ku niemu. Poczuł zapach jej włosów.

— Tutaj, — wyrzucił z siebie szybko i wyszedł, trzasnąwszy drzwiami.

Dziewczyna usadowiła się wygodnie w głębokim fotelu.

Minęło dwa dni.

W kabinie porucznika Fostera siedział kapitan, wsparłszy głowę na rękach.

— Ta dziewczyna ma w sobie djabła, w jej obecności nie można myśleć o czemś innem, tylko o niej, — zwrócił się do porucznika.

Foster nie odpowiedział. Przed oczyma jego zarysowała się sylwetka dziewczyny, przegiętej lekko wtył, z kuszącym uśmiechem na ustach. Zakrył twarz rękoma.

Na pokładzie stała tajemnicza pasażerka, przy niej podporucznik George Pembroke z książką w ręku. Jasny śmiech obojga rozlewał się falami w powietrzu.

— Ja tak nigdy nic nie zrozumiem, — odezwała się dziewczyna, — będzie mi pan musiał to wszystko pokazać.

— Nie wiem, czy kapitan Caress pozwoli?

— Dam sobie z nim radę, — wydęła usta.

George spojrzał na nią powątpiewająco.

— No, a naprzykład pan, gdyby to zależało od pana, nie pozwoliłby?... — zapytała, pochyliwszy się ku niemu, oczy rozbłysły jej, jak dwa szmaragdy, usta rozchyliły, wyglądała, jak ucieleśniona pokusa.

— Gdybym uważał, że nie należy, nie pozwoliłbym, panno Jane, — odparł spokojnie.

Jane spojrzała nań uważnie. Ten młody chłopak, całą duszą rozmiłowany w swym zawodzie, potraktował ją, jak towarzysza — więcej nic pozatem. Spoważniała.

Czarne jego oczy patrzyły w dal, smagła, zgrabna postać prężyła się do słońca. On był poza sferą jej zmysłowego uroku.

— Mister Caress, — zaczęła Jane przy obiedzie, — chciałabym zobaczyć maszynerję i całe techniczne urządzenie łodzi, porucznik Pembroke mi pokaże. Nie odmówi mi pan, prawda?...

Położyła na jego ręce swoją małą dłoń i, przysuwając blisko ku niemu twarz, spojrzała nań z pod przymkniętych powiek. Mięśnie na twarzy kapitana zadrgały nerwowo.

— Ależ owszem, jeżeli to pani zrobi przyjemność...

— Dziękuję — zakończyła obojętnie Jane.

— Oto kompasy magnetyczne i żyroskopowe Sperr'ego, zapomocą których utrzymuje się kierunek łodzi pod wodą... A to manometry, które wskazują głębokość zanurzenia, — tłomaczył George, — to kierownice sterów, główne stacje zaworów...

Przeszli do następnego przedziału.

— Tutaj są baterje akumulatorów elektrycznych, nad nami zaś lokal oficerów i załogi, oraz stacja telegrafu bez drutu. A tu, — mówił, przechodząc dalej, — mieszczą się motory Diesel'a, służące do poruszania łodzi na powierzchni i ładowania baterji akumulatorów. Motory te wstrzymuje się przy zanurzaniu w wodę, ponieważ silniki Diesel'a potrzebują powietrza, i łódź porusza się przy pomocy silników elektrycznych, mieszczących się tutaj. W tym samym przedziale, jak pani widzi, mieści się załoga maszynowa.

Jane słuchała z zainteresowaniem, obrzucając ciekawem spojrzeniem obnażoną po pas załogę.

Wszyscy wodzili za nią zahypnotyzowanym wzrokiem. Ta zmysłowa jasna uroda była uderzeniem bicza po ich stępiałych nerwach.

Jane spostrzegła to, wargi jej ułożyły się w wyraz pogardy bezgranicznej, a jednocześnie wyrafinowanie gięła smukłą postać.

Poprzez opary zmysłowych wyziewów dosięgała ich jej wzgarda. I z oczu poczęła im się sączyć nienawiść dla niedosięgalnej, drażniącej samicy.

George z zapałem objaśniał, daleki od tego, co się unosiło w powietrzu.

Powietrza, zawartego w łodzi, starcza dla pięćdziesięciu ludzi, na przeciąg 36 do 48 godzin. Na wypadek

niebezpieczeństwa mamy hełmy oksylitowe, z pomocą których powietrze wydychane oczyszcza się z dwutlenku węgla i służy do ponownego użycia...

— Dosyć na dzisiaj, mam już zamęt w głowie, — przerwała Jane.

Wyszła. Za nią pełzło zwierzęce pożądanie i tępa nienawiść.

George i Harry siedzieli przy stole w kabinie. George zatopiony w książce, traktującej o możliwościach technicznych przyszłej łodzi podwodnej.

— Słuchaj, George, — zwrócił się do niego Harry, — czyś zauważył, jakie ona ma nogi?...

— Kto? — zapytał George, podnosząc głowę.

— Ona, Jane.

— Cóż to mię może obchodzić, — machnął George ręką, pogrążając się w czytaniu.

— A usta?... jakie ona ma usta... — szeptał Harry.

George spojrzał na niego badawczo.

— Zakochałeś się, czy co, u licha?

— Zakochałem się, — roześmiał się Harry, — słuchaj, — porwał się i przechylił nad stołem. — Ona mi spala krew, rozkręca nerwy, zabiera sen, pod jej spojrzeniem wola moja rozpływa się, jak mgła. Ja oszaleję, — ścisnął głowę rękoma.

George patrzał nań zdumiony.

— — — — — — — — — — — — — — —

— Panno Jane, Harry się w pani kocha.

— Tak?... bardzo miło.

— Pani sobie drwi, pani jest bez serca.

— W każdym razie, nie mam dwu, a wczoraj właśnie wyznał mi to kapitan.

— I?...

— I nic.

Stali na pokładzie, twarzami pod wiatr. Miedziana tarcza słońca kryła się na horyzoncie. Zeszli nadół.

Jane weszła do swej kabiny, którą ustąpił jej kapitan. Zatrzymała się na progu. Przy stole stał Caress. Ściągnęła brwi, podeszła kilka kroków.

— Pani wybaczy, szukam pewnych notatek, — pochylił się nad szufladą stołu i począł bezmyślnie przerzucać papiery.

— Niech się pan nie trudzi, — rzuciła ironicznie. — Ja przecież i tak wiem, że to tylko pretekst.

Caress wyprostował się.

— Pani wie, że panią kocham, — zaczął.

— Owszem, — dowiedziałam się już o tem wczoraj,— przerwała mu Jane, — ale pan się myli, panie kapitanie Caress, pan mnie pożąda, a to znów zupełnie co innego, — poprawiała przed lusterkiem pukle włosów.

Caress zbliżył się do niej.

— Jane...

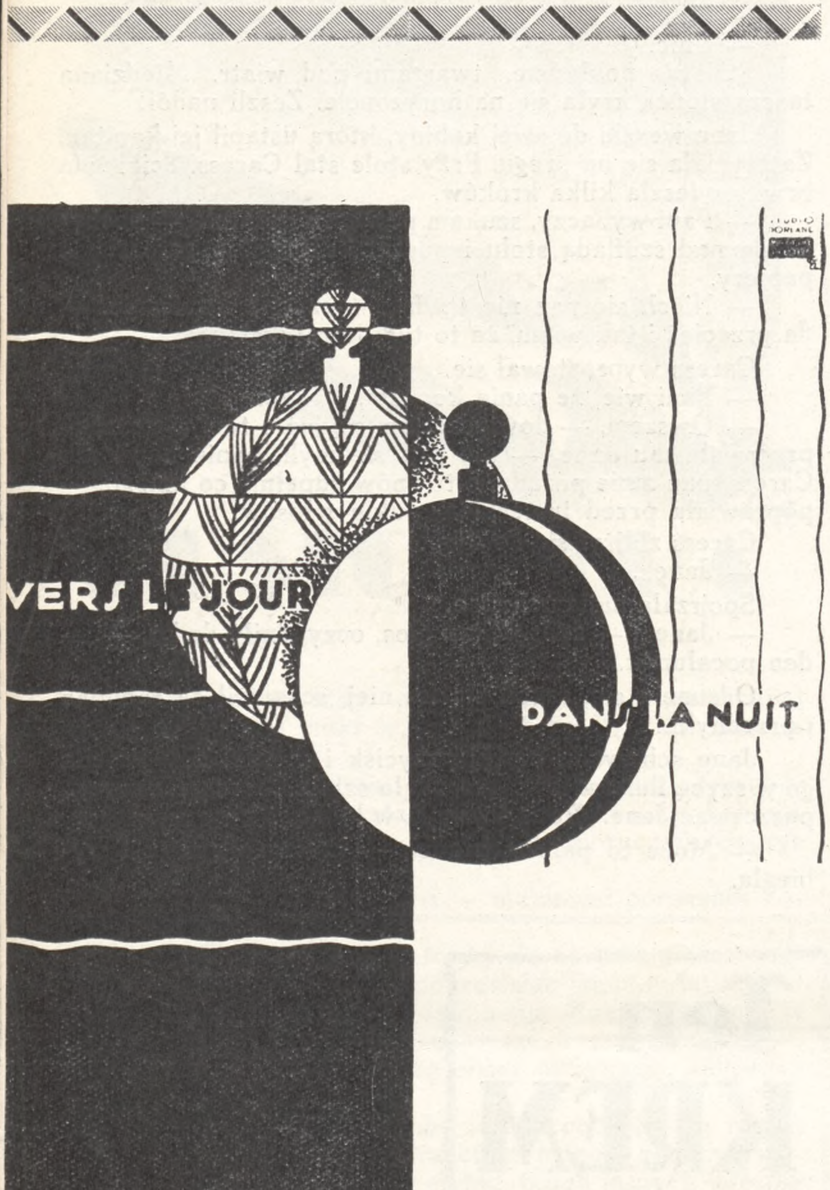
Spojrzała nań zuchwale.

— Jane... — zadrgał mu głos, oczy lśniły dziko, — jeden pocałunek...

Odsunęła się, rzucił się ku niej, schwycił za ramiona i przechylił...

Jane schwyciła ciężki przycisk i z całej siły puściła go w szybę iluminatora. Trzasnęło szkło. Caress odskoczył, puszczając Jane. Woda trysnęła w kabinę.

— Może to pana ochłodzi, — rzuciła z progu i wybiegła.



— Nie cofnę się przed niczem, żebym nawet sama miała pójść na dno, jeżeli się pan jeszcze raz mnie dotknie, — oświadczyła Caressowi Jane, stając przy nim na pomoście w złotym blasku poranka.

Na dole pośród maszyn przesuwały się półnagie postacie, a każda z nich nosiła pod powiekami odbitkę rozkosznej postaci Jane.

Minęło siedem dni. Zatrzymawszy się w porcie tyle, ile było potrzeba dla zaopatrzenia łodzi w żywność, ruszyli zpowrotem.

Noc ciepła i cicha. Na pokładzie Jane i George rozmawiają z ożywieniem.

— Więc pan się jeszcze nie kochał w żadnej kobiecie?

— Nie miałem na to czasu, — odpowiada, śmiejąc się, George.

— A czy ja się panu podobam? — zapytała z perfidją.

— Pani?... — zmieszał się, — nigdy nie zastanawiałem się nad tem, trudno mi tak z miejsca odpowiedzieć.

Zbliżył się porucznik Foster.

— Proszę cię, George, zejdź nadół i sprawdź baterje akumulatorów.

Zostali sami.

— Czy postanowiła pani usidlić także Georga?

— Niema obawy, — zaśmiała się, — on się mocno trzyma, on mnie poprostu nie widzi. Niech go pan zapyta, jaki kolor mam włosów, a napewno nie będzie wiedział, i za to właśnie strasznie go lubię.

— Jane, pani mi odbiera zmysły, — przysunął się ku niej.

Nie odsunęła się, tylko parsknęła mu w twarz srebrnym śmiechem. Zacisnął pięści. W tej chwili wrócił George.

— Wszystko dobrze, mam wrażenie, że „Mewa" wyjdzie zwycięsko z tej próby. Jutro opuścimy się na jakie 80 metrów, czy nie będzie się pani bała? — zapytał łagodnie George.

— Ja, bać się?... — wyprostowała postać. Zdziwienie, że można ją było posądzić o coś podobnego, osiadło na jej oczach.

A jednocześnie tkliwość dziwna napłynęła jej do serca. Jak on to serdecznie powiedział, jak do dziecka. Spojrzała mu w oczy.

Wejrzenia ich się spotkały i odpadły od siebie dziwnie spłoszone.

— A jeżeli będę się bała, pan mnie napewno potrafi uspokoić, — powiedziała miękko.

W tej chwili odeszła gdzieś zuchwała Jane i przed Georgem stała słodka dziewczyna.

Patrzyli w dal. Na firmamencie niebios rozpaliły się gwiazdy, otchłań samotności rozwarła się przed nimi. Bezwiednie przysunęli się do siebie.

— Nie myślałem, że potrafi pani być taka... że się tak wyrażę, liryczna, — odezwał się Foster.

— Pan wogóle nie potrafi sobie wyobrazić, jaka ja potrafię być, — przechylając ku niemu głowę, odpowiedziała Jane. — I wie pan co, dam panu radę, niech pan weźmie urlop przynajmniej roczny, bo zdziczeje pan zupełnie, a szkoda, pan za przystojny i za młody.

— Pani sobie kpi ze mnie, — wybuchnął Foster.

— Bynajmniej, jeżeli kiedykolwiek, to teraz mówię szczerze.

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

— Zbiornik?...

— W porządku!

— Zamknąć motory!

— Aku-mu-latory!

Jeden po drugim padały rozkazy. Łódź pogrążyła się. Sunęli na głębokości 85 metrów.

Na dole po wszystkich kątach słaniała się zmora Jane, szał pożądania tego pięknego ciała, nawet za cenę krwi owładnął mrocznemi duszami. W głębi wód, zdala od słońca zrównali się z groźnym żywiołem.

I ot, jak w paszczę smoka, wiedziona ciekawością, zeszła Jane. Poczęli zbliżać się do niej. Załopotała powiekami, powiodła wokół wzrokiem.

Obłędną namiętnością wykrzywione twarze oplotły ją wieńcem.

— Precz!... — rzuciła ze wstrętem.

Odpowiedział jej pomruk; zacieśnili koło.

Jednym skokiem znalazła się przy ścianie i oparła o nią plecami. Zbliżali się nieubłaganie. Jeden z nich wysunął się naprzód i wyciągnął ku niej rękę, goła jego czaszka lśniła od potu. Szarpnął za suknię, kopnęła go w brzuch, odpadł z kawałem materji w ręce. Podsunął się drugi, trzeci... Walczyła, jak pantera, oczy jej ciskały pioruny, włosy rozwiały się, na rzut oka zdawałoby się, że to oni jej się boją, przyczajeni, skuleni, jak do skoku, — tyle w niej było aroganckiej dumy.

U wejścia stanął kapitan z rewolwerem w ręku. Załoga rozsunęła się, mierząc go dzikiemi spojrzeniami. Wtem jeden ze stojących u wejścia podbił rękę kapitana i rewolwer potoczył się po podłodze. Marynarze otoczyli go kołem, nie pozwalając mu się ruszyć. Trzej inni podskoczyli do wylotu i ściągnęli schodzącego Fostera. Związali im ręce i odgrodzili w kącie.

Jane stała ciężko dysząc. Nie było w niej nic lęku.

Pomiędzy strzępami sukni, błyskało ciało koloru brzoskwini. Piękna była, jak bogini gniewu. Ta jej bezmierna pogarda prawie fizycznie wyczuwalna odurzała ich, tem większe wywołując pragnienie unicestwienia jej.

Oczy, Jane padły na korbę jakiegoś motoru, podbiegła, schwyciła...

— Jane! — rozległ się podwójny okrzyk Caressa i Fostera. — To śmierć!

Roześmiała się.

— Boicie się, — szydziła, — patrzcie, ci tutaj nie boją się.

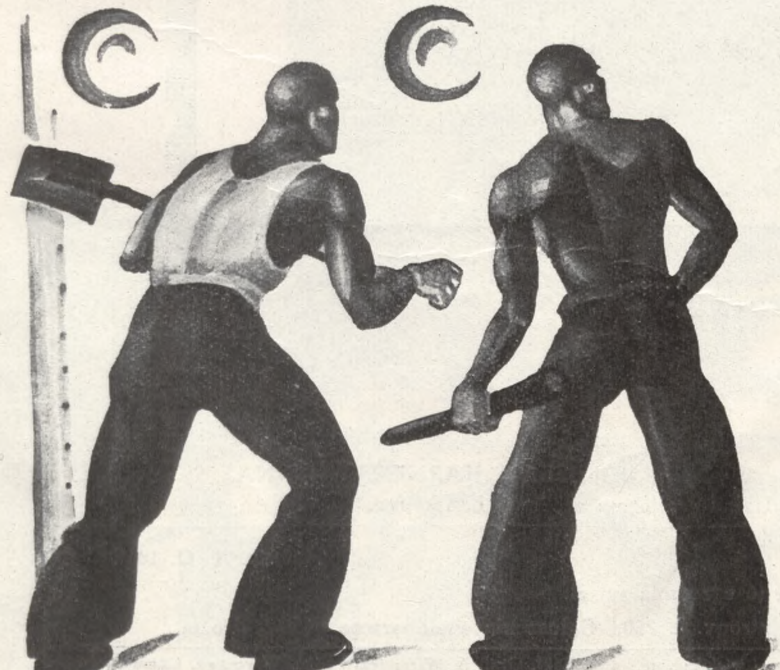
Marynarze stracili zupełnie zmysły. Przed nimi stała prześliczna postać kobiety i na niej kończyła się ich świadomość.

— Jeden krok! a wydam was śmierci! — zawołała Jane.

Zatrzymali się.

Z wylotu opuścił się George i zbliżył, z przerażeniem patrząc na fantastyczną scenę przed nim się rozgrywającą.

Ogarnął spojrzeniem sytuację. Zrozumiał, że życie ich liczy się na minuty. Że załoga zatraciła zrozumienie niebezpieczeństwa. I że uratować ich może tylko Jane. Że zaraz, w tej chwili musi odrzucić precz swoją niesamowitość,





która rzuca na nich czar, że musi się stać zwykłą bezradną, lękającą się kobietą. Ogarnął ją spojrzeniem.

Teraz dopiero zobaczył cud jej ciała, jej przepyszną niezwykłą urodę. I błysnęło mu jej spojrzenie, tam wczoraj, na pokładzie schwytane.

— Kocham cię, Jane! — zawołał nagle.

Marynarze odwrócili głowy, patrząc bezmyślnie na Georga.

Jane opuściła wzniesioną do korby rękę, muskuły jej odprężyły się, usta zadrgały...

Po twarzy jej bez szlochu poczęły spływać łzy, płynęły gęsto, cicho.

Marynarze stali jak zahypnotyzowani, Jane stała bezbronna, a żaden z nich nie posunął się ku niej.

George podszedł do skrępowanych i rozciął im więzy.

Jane stała bez ruchu. Cała jej twarz zalana była łzami biegnącemi, nieprzerwanym strumieniem.

Wziął ją na ręce i przeniósł pomiędzy szeregiem milczącej załogi.

Na pokładzie w słonecznej topieli, stała Jane z Georgem odwrócona do niego tyłem.

— Niech mi pan wierzy, że absolutnie nie przywiązuję wagi do tego powiedzenia. Wiem, że pan musiał tak zrobić dla uratowania sytuacji, niechże pan zatem nie ma miny skazanego na ścięcie, — ostro powiedziała Jane, odwracając się do niego.

— A gdybym ja chciał, żeby pani wzięła je pod uwagę? — patrzył jej prosto w oczy.

— Co? I pan!... — udała ironję, ale twarz jej się rozjaśniła.

— Nieszczęścia chodzą po ludziach, — uśmiechnął się George.

— Jane, ja naprawdę miłuję cię, za twoją odwagę, dumę, za twoją przedziwną urodę, ale przedewszystkiem za twoje łzy, które wywołały moje słowa wówczas na dole.

Objął ją ramieniem, przylgnęła ufnie do niego, blask wielkiej radości rozświetlił jej oczy.

— Zdaje mi się, że George już wie jakie są pani włosy — zawołał Harry, wyskakując na pokład.

— Są jak jedwabne nitki, które oplątały mi serce,— odpowiedział George.



„LA PANNE"

Redaktor: IGNACY KOŁŁUPAJŁO. Wydawca: BOLESŁAW KARNISZYN i S-KA. Sp. z o. o.
Kierownictwo: Bolesław Karniszyn. Układ graficzny: art. mal. L. Chejfec.

Redakcja i Administracja: Mokotowska 26, tel. 525-85. Konto P. K. O. 16190.

Prenumerata półroczna (6 egzemplarzy) zł. 6.

Cena ogłoszeń: 1 strona zł. 800; 1/2 strony zł. 450; 1/4 strony zł. 250. Ogłoszenia wielobarwne o 50% drożej.

Część nakładu wydrukowano na wykwintnym papierze kredowym. Klisze jedno i wielobarwne i druk Zakł. Graf. B. Wierzbicki i S-ka, Warszawa, Chmielna 61.


FIAT
509A – 4 cyl. – 6/22 KM.
520
6 cyl. – 13/45 KM.
521
6 cyl. – 15/50 KM.
525
6 cyl. – 22/70 KM.
OTO SERJA WOZÓW
TURYSTYCZNYCH
NA ROK
1929
POLSKI FIAT S. A.
BIURO SPRZEDAŻY:
HOTEL EUROPEJSKI TEL. 85-16
ZAJAZD
POD KOGUTEM
FIAT

KLISZE JEDNO I WIELOBARWNE I DRUK ZAKŁ. GRAF. B. WIERZBICKI I S-KA, WARSZAWA, CHMIELNA 61.
Drukowano na papierze kredowym Tow. Akc. J. Franaszek, Warszawa.